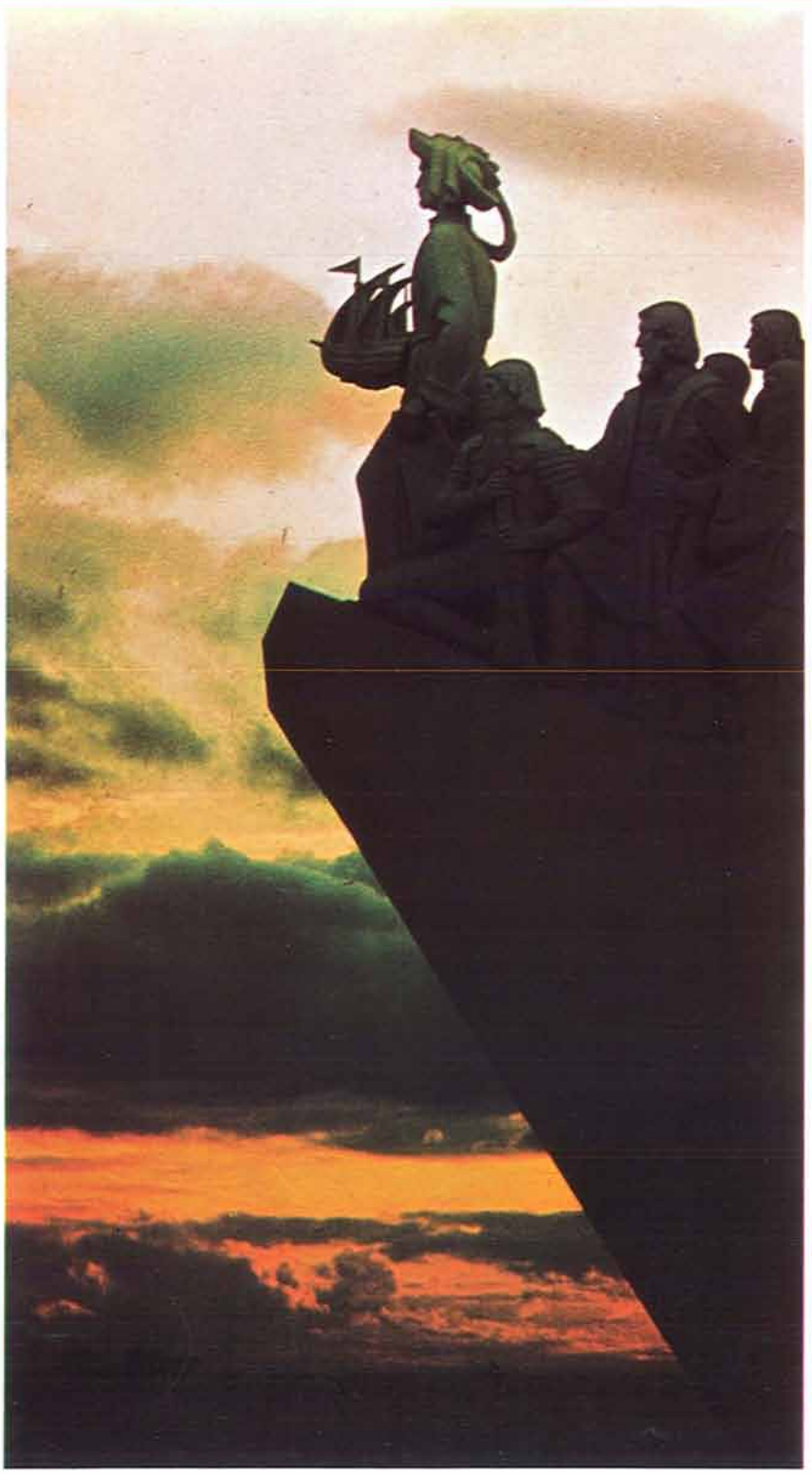
N.º 7 / ABRIL 1972 / ANO I

revista da ARMADA

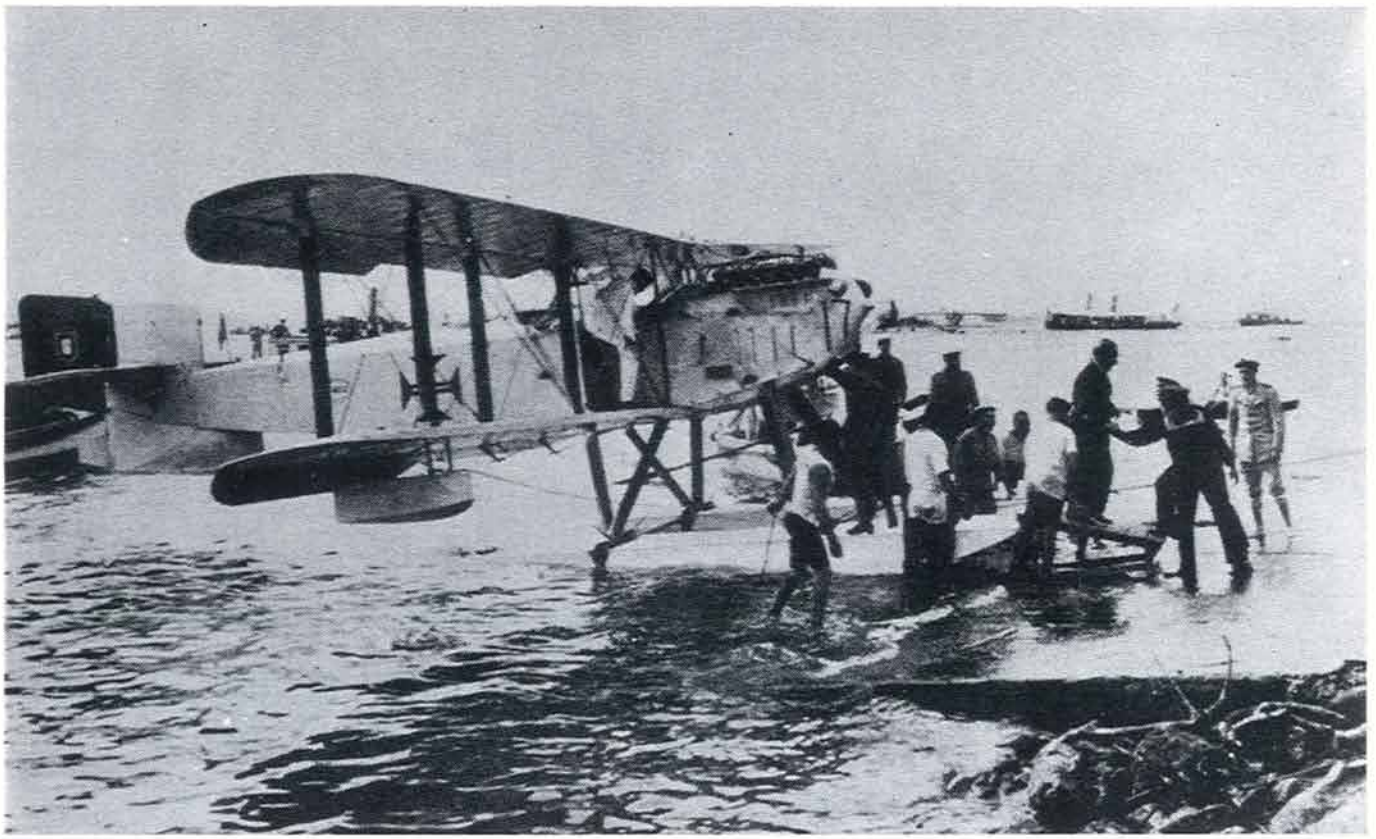


50 anos depois

sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
O. Lemos	**A 1.ª Travessia Aérea do Atlântico Sul**	4
S. Elpídio	**A Pátria Honrai**	7
M. do Vale	**Sacadura Cabral, esse desconhecido**	9
S. Machado	**Era assim Gago Coutinho**	12
Redacção	**Dedicatória**	15
G. Brandão/A. Pinto	**Filatelia**	16
Redacção	**Curiosidades Relativas à 1.ª Travessia Aérea Lisboa-Rio**	17
Redacção	**Voz da Abita**	19
O. Lemos	**Bibliografia**	20
S. Elpídio/M. Horta	**Curiosidades**	21
A. Chuquere	**Notícias Pessoais**	22
P. Caeiro	**Desportos**	23
S. Elpídio	**Reportagem**	25
C. Junça	**No Mundo Aconteceu**	30
S. Machado	**Quarto de Folga**	32

A chegada do hidrovião «Santa Cruz» ao Rio de Janeiro



REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial
do Ministério da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação Mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração
Ministério da Marinha
Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 7 / ABRIL DE 1972 / ANO I

Preço de venda avulso 3$00

Assinaturas anuais:

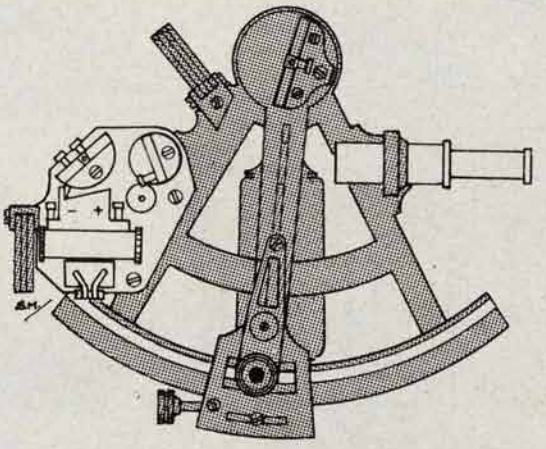
Continente e Ilhas 24$00
Ultramar e Brasil
(Via marítima) 26$00

Na capa:

50 Anos depois

Execução gráfica:
IMPRIMARTE, Publicações e Artes Gráficas, S.A.R.L.

nota de abertura



LEMBRANDO UM GRANDE FEITO DOS PORTUGUESES

Como se sabe, comemora-se este ano o cinquentenário da primeira travessia aérea do Atlântico Sul. Dois marinheiros – um piloto aviador e outro que não pertencia à aviação e embarcou como navegador – realizaram essa magnífica proeza, descolando do Tejo no hidroavião LUSITÂNIA, em 30 de Março de 1922, e amarando na Baía de Guanabara no hidro SANTA CRUZ, em 17 de Junho.

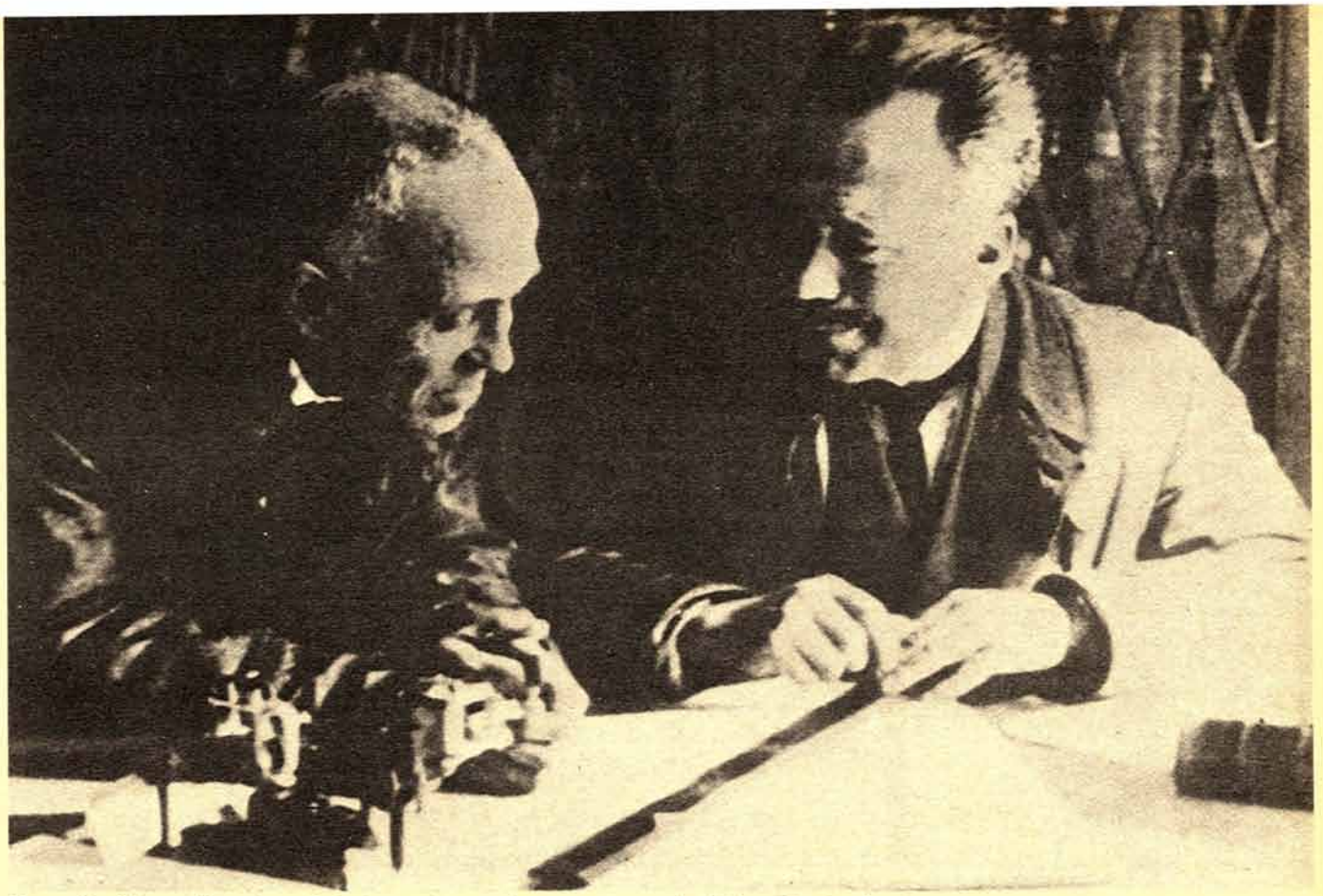
Setenta e nove dias viveram as duas pátrias em sobressalto, seguindo a par e passo a rota das frágeis aeronaves sobre esse traiçoeiro mar Atlântico que, com pesado tributo, tem sido o nosso maior campo de glória.

Com tão temerária viagem, Portugal e Brasil iam ficar mais unidos e proclamar bem alto que o povo lusíada não morrera, nem morrerá, enquanto tiver homens da têmpera de Sacadura Cabral e Gago Coutinho.

Desde 1500 que conhecemos o caminho do Brasil, e jamais deixámos de o percorrer nos dois sentidos como irmãos para nos conhecermos, para nos compreendermos e para nos amarmos cada vez mais e melhor.

As ondas do mar são nossas mensageiras. Levam e trazem segredos de família que transmitem ao beijar as areias das praias ou ao bater nas arribas da costa; trazem e levam na sua espuma branca lágrimas de saudade que secam ao contacto e ao calor das nossas terras abençoadas.

Glória a Portugal, que descobriu o Brasil.
Glória ao Brasil, país de futuro e nosso irmão querido.



Gago Coutinho e Sacadura Cabral quando estudavam a travessia Lisboa-Rio de Janeiro.

A 1ª. Travessia Aérea do Atlântico Sul

Em 1922 não se voava como hoje; e para medirmos bem o alcance do feito de Sacadura Cabral e de Gago Coutinho é preciso que nos situemos nessa época. A seguir à guerra de 1914-1918, a aviação experimentou o seu primeiro surto de desenvolvimento. Iniciou-se então uma autêntica corrida para derrubar *records* existentes. Os primeiros pilotos portugueses aprenderam a voar em França durante a guerra e entre eles encontrava-se Sacadura Cabral. Em 1919, numa «caranguejola» horrível, presa por arames, Alcock e Brown atravessam o Atlântico Norte da Terra Nova para a Irlanda. É uma audácia colossal! Pouco depois, os americanos Read, Stonee e Hinton vêm da Terra Nova aos Açores e dos Açores a Lisboa, voando com o apoio de setenta navios espalhados ao longo da rota. Gago Coutinho e Sacadura Cabral, então em Lisboa, presenciaram o feito. Sem menosprezar o valor e coragem dos americanos, punham, no entanto, reticências quanto aos méritos do processo de orientação que colocava, afinal, o avião na dependência dos navios. De facto, a dificuldade das travessias marítimas residia, fundamentalmente, na solução do problema da orientação. Para um oceano sem marcas nem ilhas seria necessário inventar um método de navegação astronómica que garantisse o conhecimento da posição do avião quando e sempre que se desejasse. Ora tal método não existia ao tempo e era por isso que as travessias oceânicas tinham carácter temerário ou suicida quando não apoiadas por navios. E tanto assim é que, no voo americano que se referiu, bastou aos pilotos terem navegado 170 milhas sobre nevoeiro para acusarem um desvio da rota de 45 milhas. Por isso, Sacadura Cabral perguntara então a Gago Coutinho se não seria possível adaptar à navegação aérea um método semelhante ao praticado pelos navios no mar. No seu pensamento germinava já essa ideia ousada de ligar pelo ar Portugal ao Brasil. E o tempo urgia se pretendessem evitar uma antecipação por parte de outrem.

Em Novembro de 1919 Lelo Portela e Sousa Maia ligam Paris a Lisboa. Era o maior *raid* português até então. Mas em terra, desde que não haja nevoeiro nem tempestade, a navegação é fácil. Basta seguir os rios, estradas, caminhos de ferro e povoações. No mar, porém, a coisa é diferente...

Em Maio de 1920 compram-se dois hidroaviões em Inglaterra e Sacadura Cabral traz um deles. Entretanto, a pedido do amigo, já Gago Coutinho andava

às voltas com um novo tipo de sextante que pudesse ser utilizado sem necessidade de horizonte de mar, que é o caso dos aviões quando voam acima dos 100 metros de altura. O grande mérito de Gago Coutinho foi ter adaptado ao seu sextante um tipo de nível especial cuja curvatura calculara de forma a poder obter alturas dos astros com rigor suficiente para a navegação. O seu sistema foi depois adoptado por vários fabricantes, o primeiro dos quais a casa Plath. Quando Sacadura Cabral chegou, Gago Coutinho fez o seu baptismo de voo, experimentando o novo sextante e diversos tipos de cálculo com vista a seleccionar o método mais prático e rápido de obtenção do ponto. Na realidade, só a navegação científica seria segura e nenhum dos sextantes então existentes, mesmo fabricados especialmente para a navegação aérea, eram satisfatórios. E assim, os aviadores Brito Pais e Beires, na tentativa que fizeram de ir à Madeira, apesar de praticarem a navegação astronómica, não deram com a ilha e, ao fim de algumas horas de ziguezagues no mar, acabada a gasolina, lançaram um S. O. S. e esperaram (com muita felicidade, diga-se de passagem) que um navio os salvasse.

Em Março de 1921, com todos os instrumentos e cálculos já experimentados, Sacadura Cabral e Gago Coutinho, levando consigo Ortins Bettencourt e um mecânico francês, resolveram fazer o *raid* à Madeira. A viagem, sob o ponto de vista de navegação, foi um sucesso! Um dos instrumentos experimentados foi o corrector de rumos, idealizado por ambos e que, com o auxílio de bóias de fumo que lançavam de vez em quando, lhes permitia conhecer a direcção do vento e, portanto, o abatimento que, em navegação aérea, é de importância capital. Confirmado o método, é agora ocasião para a grande aventura!

30 de Março de 1922!...
Um hidroavião feito de tela e madeira, biplano, monomotor, de 12,5 metros de comprimento e 21 de envergadura, está amarado, junto ao hangar do Bom Sucesso, com 320 galões de gasolina e 16 de óleo. Está pintado de novo e, nas asas, tem a Cruz de Cristo! Velocidade de cruzeiro, 135 quilómetros por hora... Autonomia, 18 horas, segundo a casa construtora. (Verificou-se depois que, afinal, só garantia 12 horas de voo.) Gago Coutinho preparara as cartas especiais, os cronómetros (um em horas médias e outro em horas siderais), o sextante, almanaque, tábuas náuticas e tabelas próprias para abreviar os cálculos durante a viagem. Dispunham de agulha de governo, agulha de emergência, indicador de velocidade, barómetro-altímetro, aparelho corrector de rumos, taxímetro para marcar os astros e 30 bóias de fumo. O aparelho de rádio foi suprimido pois precisavam do peso correspondente em gasolina... Era mais uma hora de voo! O peso das bagagens não ultrapassava os cinco quilos. Como mantimentos levavam paus de chocolate, bolachas de água-e-sal e um garrafão com água. Condescenderam na extravagância de uma garrafa de vinho do Porto... para qualquer eventualidade! Medicamentos, pistola de sinais luminosos e... nada mais! Perdão, uma coisa ainda (e essa de significado simultâneamente histórico-profético e sentimental) – uma edição antiga de *Os Lusíadas*. Como o aparelho não dispunha de intercomunicador, as trocas de impressões eram feitas por meio de um pequeno livro (Gago Coutinho chamou-lhe o *Livro de Recados*) que os aviadores passavam um ao outro depois de escreverem as perguntas ou respostas. Assim se voava em 1922!... E assim largaram (eram exactamente 7 horas) naquela manhã de 30 de Março a caminho do Brasil e da glória! Nas janelas de Lisboa e à beira do rio o povo acenava lenços. E foi um país inteiro a viver em sobressalto aquela proeza em que ambos, no dizer de Sacadura Cabral, «tinham metido a vida em despesa». Planearam a viagem da seguinte forma: Lisboa-Las Palmas (Canárias), Las Palmas--Praia, Praia-Fernando Noronha, Fernando Noronha-Recife, costa do Brasil, em escalas pela Baía, Porto Seguro e Vitória, até ao Rio de Janeiro. Como apoio naval, tinham o «5 de Outubro» nas Canárias, a «Bengo» em Cabo Verde, o «República» junto aos penedos de S. Pedro e em Lisboa um ministro que tudo haveria de fazer para que a viagem se completasse – V. H. de Azevedo Coutinho.
A etapa Lisboa-Las Palmas não teve história. Apenas uma preocupação inicial com um derrame suspeito de gasolina e descargas de óleo do motor que deixaram a pequena carlinga do navegador algo conspurcada. Gago Coutinho anotava: «Às 8.30 h

Fotografia dos oficiais da guarnição do cruzador «República». Da esquerda para a direita:
De pé: g.m. Costa Zanatty, g.m. Noronha Andrade, g.m. H. Fonseca, g.m. Quádrio Raposo, g.m. Rodrigues Cosme, 2.º ten. Fernandes Costa, 2.º ten. Gabriel Prior, g.m. Faria Pereira, g.m. Sarmento Rodrigues e g.m. AN Rafael Leiria.
Sentados: 2.º ten. Mendonça Dias, cap. ten. EMQ Barros, cap. frag. Oliveira Musanty, cap. ten. L. Vilarinho, 2.º ten. NM Nunes da Costa e 2.º ten. AN Basílio Pereira.

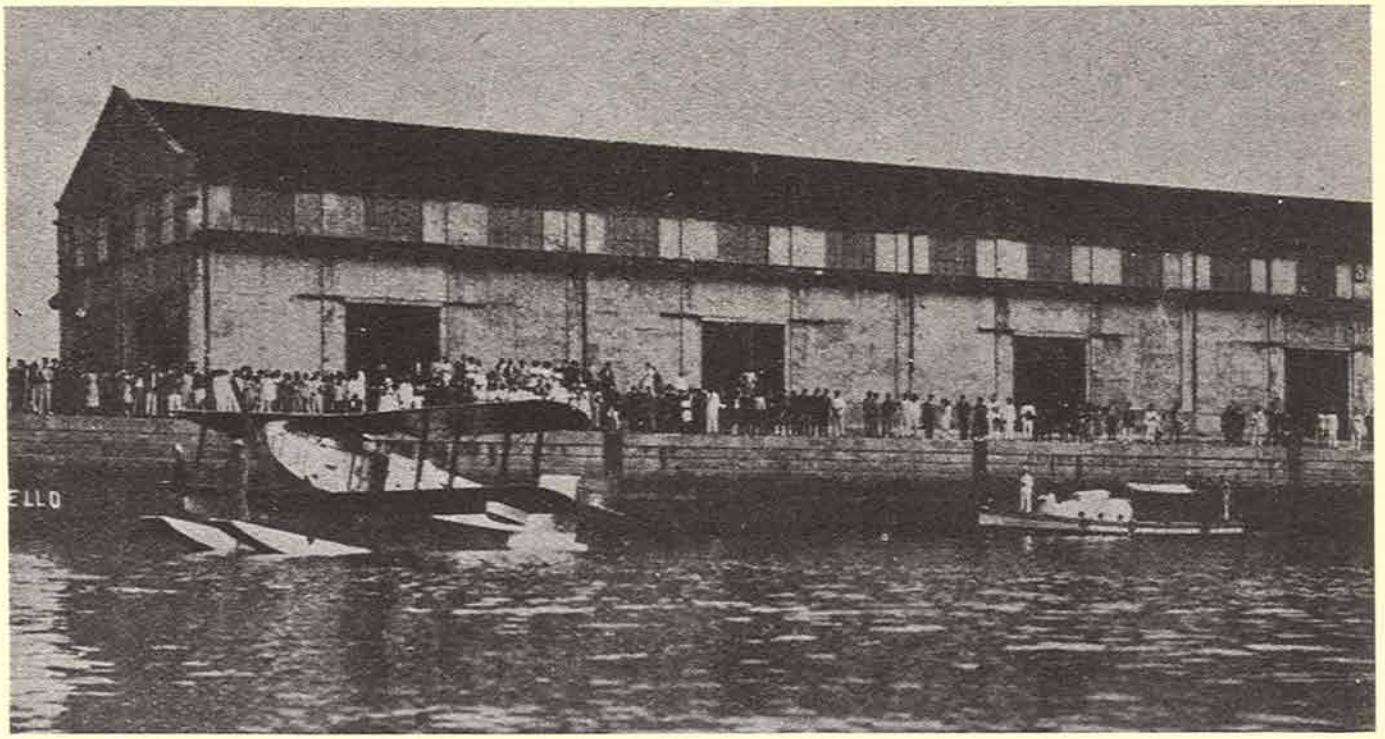
céu de núvens soltas, algum balanço e muita porcaria.» Observações sucessivas do Sol e largadas de bóias de fumo iam permitindo corrigir o rumo. Um navio de passageiros teve o espectáculo insólito de ver um avião no mar a centenas de milhas da terra. Ao fim de 8 horas e 37 minutos de voo, percorridas 705 milhas, amaravam em Las Palmas, fora do porto. Um salto na crista das vagas parte dois cabos de ligação das asas aos flutuadores evidenciando a fragilidade do material... O hidro vem até junto do «5 de Outubro» e amarram à popa. Abraços de felicitações! Telegramas para Lisboa e o entusiasmo acende-se por todo o País.

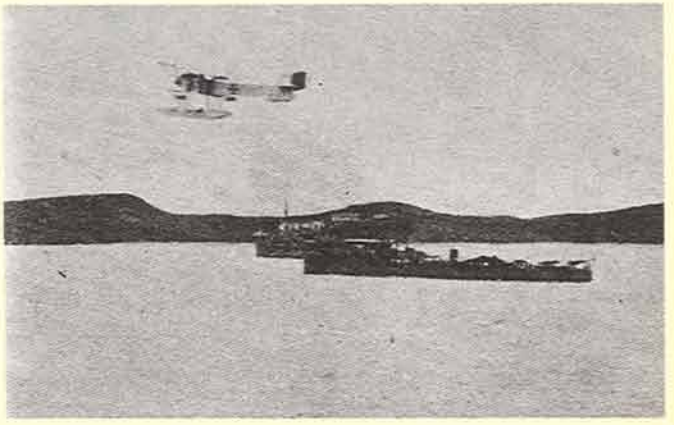
No Mundo, já se fala deles...

A 5 de Abril, depois de terem ido até Gando, para tentarem ali uma descolagem com peso de gasolina suficiente, e após três tentativas sem sucesso desde o dia 3 e algumas avarias em cabos de ligação das asas aos flutuadores, erguem-se finalmente no ar às 8.35 h, com 240 galões de combustível e com água a entrar num dos flutuadores. Sacadura Cabral, em face das avarias, resolve demandar S. Vicente na esperança de uma melhor assistência técnica ao avião. Nesta altura, Sacadura Cabral já tinha a certeza de que não poderia chegar de Cabo Verde a Fernando Noronha porque o avião não possuía autonomia para isso... A etapa Gando-S. Vicente foi mais emocionante que a anterior. O tempo não estava grande coisa... Havia balanço e vento forte que, felizmente, ajudava. O mar, em baixo, era cavado! Se o motor parasse seria o fim... Mas não parou. Em compensação a agulha, a certa altura, deixou de se fixar no Norte e oscilava, doida. Gago Coutinho sugere governar pela de ré e vai passando as indicações ao companheiro. Este procura governar pela direcção das vagas e pela sombra dos estais nas asas do avião. Sacadura Cabral, ao fim de duas horas, tem uma ideia – instala um trapo entre a caixa da agulha e a fuselagem. A vibração atenua-se e a agulha volta a fixar-se. É um alívio! Gago Coutinho felicita-o. As bóias de fumo, naquele mar, quase não se enxergam. As rectas do Sol cortam o rumo ainda muito agudas e não permitem tirar grandes conclusões. Às 13.00 h Gago Coutinho anota no *Livro de Recados*: «Olhe que é preciso sermos rijos para estarmos a fazer isto tão à vontade.» Às 13.22 h observa a meridiana e tem um ponto de confiança. De vez em quando é preciso dar à bomba para tirar a gasolina dos tanques de baixo para o tanque de serviço. Cerca das 15.00 h, anota: «Veio-me gasolina às ventas!». Às 17.30 h avistam terra. Às 19.19 h pousam nas águas de Porto Grande, em S. Vicente. Sacadura Cabral tinha estado quase

(continua na pág. n.º 8)

O «Fairey-17», ao partir para a Baia, deixando o cais do Recife.





A partida do «Portugal» para o vôo de ida e volta aos Penedos, vendo-se fundeados junto da ilha Fernando Noronha o «República» da marinha portuguesa, e o «Pará» da armada brasileira.

a Pátria honrai

Considerando que a viagem aérea realizada pelos oficiais de Marinha Gago Coutinho e Sacadura Cabral demonstra a continuidade da missão histórica que glorificou a nacionalidade portuguesa, iniciadora e propugnadora das grandes descobertas que deram aos homens o conhecimento integral da Terra;

Considerando que, perante a evidência de tal demonstração, se fortalece no espírito nacional a consciência da própria grandeza, nunca desmentida em oito séculos de História;

Considerando que ao alcance patriótico da arrojada travessia se deve acrescentar a sua importância científica, reconhecida por todo o mundo culto, que seguiu com alvoroço as peripécias da épica empresa;

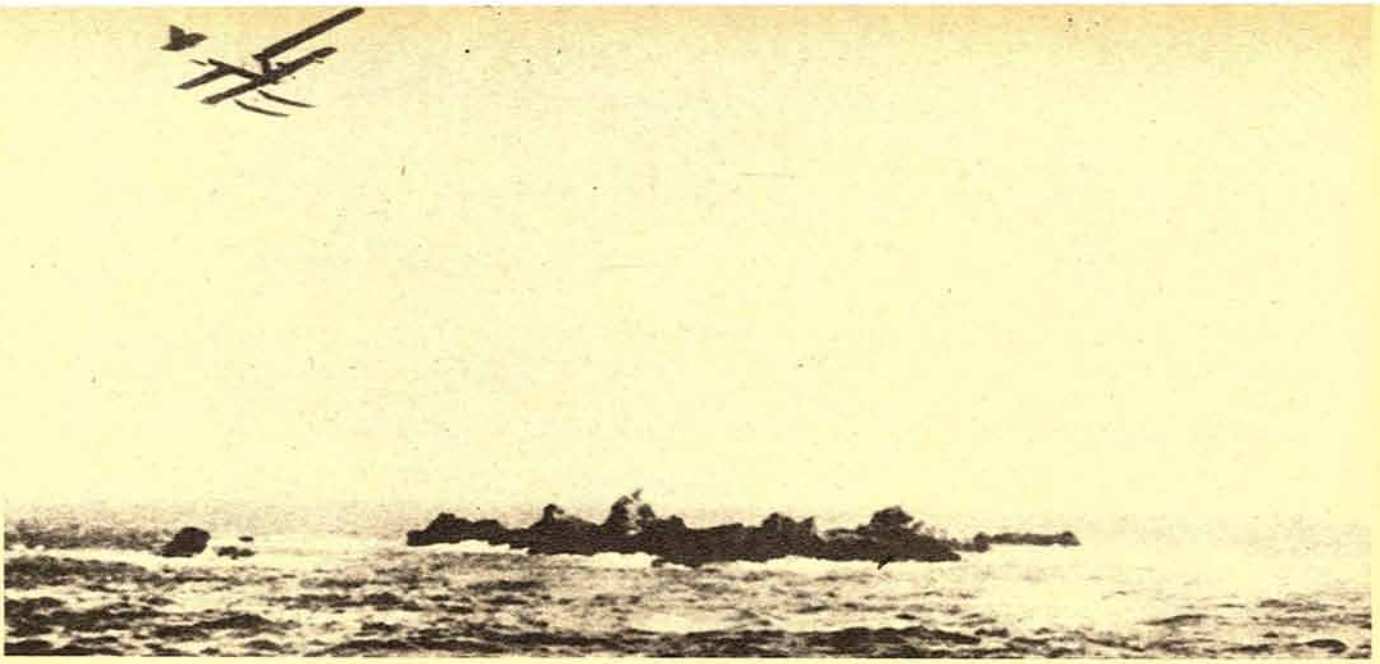
Considerando que a rota aérea, reflectindo no espaço a esteira das naus descobridoras, mais uma vez une a velha metrópole ao povo que levantadamente perpetua além do Atlântico as gloriosas tradições da Raça;

Atendendo a que a ponderada coragem e o metódico saber, tão brilhantemente manifestados pelos dois aviadores, os tornam dignos da mais alta recompensa honorífica que ao valor, à lealdade e ao mérito pode conferir o Governo da República:

Hei por bem, sob proposta do ministro da Marinha, aprovada pelo Conselho da Ordem Militar da Torre e Espada, decretar que o capitão-de--mar-e-guerra Carlos Viegas Gago Coutinho e o capitão-tenente Artur de Sacadura Freire Cabral sejam condecorados com o grau de grã-cruz da Ordem Militar da Torre e Espada, do Valor, Lealdade e Mérito.

Paços do Governo da República, 19 de Abril de 1922.

ANTÓNIO JOSÉ DE ALMEIDA
Vítor Hugo de Azevedo Coutinho



O «Fairey-16» (o segundo hidrovião utilizado pelos aviadores), sobrevoando os Penedos de S. Pedro e S. Paulo.

(continuação da pág. n.º 6)

11 horas aos comandos. Telegramas para Lisboa e foi um delírio! Seguem em ombros para casa do Governador. Chora-se de alegria. O Governo promulga um decreto baptizando o avião de «Lusitânia». No Brasil o entusiasmo é crescente. Seguem navios brasileiros para as águas de Fernando Noronha. Porém, há uma opção a fazer – o avião não chegará de Cabo Verde àquela ilha. Sacadura, porém, não desiste. «Escalaremos os penedos de S. Pedro!» É uma opção corajosa porque é totalmente dependente do estado do mar e portanto do factor sorte. Seguem de S. Vicente para a Praia às 3.55 h de 17 de Abril a encurtar caminho. E largam dali, às 5.55 h de 18 de Abril, carregados de gasolina quanto podem, para a mais aventurosa de todas as etapas da travessia. Às 8.00 h Sacadura observa que não tem gasolina para mais de dez horas de voo. O vento, ainda por cima, abrandou. Situação angustiosa! Prosseguir ou voltar para trás? Sacadura Cabral interroga Gago Coutinho e o *Livro de Recados* recolhe essa troca de mensagens dramáticas:

«Resolva livremente. Concordo com tudo o que decidir. Se voltarmos para trás não poderemos mais voltar por não haver garantia de chegarmos – se seguirmos, talvez cheguemos, se o vento refrescar – verdadeiramente estou embaraçado.»

«Quantas horas há de gasolina? Leves gastamos menos. Sete horas?»

«São 10.30 h verdadeiras do lugar mais 7.30 h igual a 18.00 h pôr do Sol e leves gastaremos menos talvez!»

«Podemos voar 7.30 h nem mais um minuto – a que distância estaremos da Praia?»

«Avalio *sem saber ao certo* 350 milhas. Só daqui *a uma hora!*»

«Daremos tiros se faltar a gasolina.»

E Gago Coutinho, sereno, ia continuando as suas observações.

A navegação foi um primor de técnica. O vento, felizmente para eles, colaborou. Procuraram-no a diversas altitudes. Na parte final da etapa, já na aproximação dos Penedos, observava de quarto em quarto de hora. Por fim avistam os Penedos na proa. Tinham cerca de 4 litros de gasolina. Eram 17.15 h quando amararam em mar de vaga. Um flutuador partiu-se e o avião começou a adornar. Chegaram as embarcações do «República» e recolheram os aviadores e todo o material essencial, desde livros a instrumentos. O «Lusitânia» afundava-se... Tinha estado no ar 11 horas e 21 minutos e percorrera 908 milhas. Gago Coutinho levara-o a um ponto, no meio do mar, ao fim de todo esse tempo! Era a prova iniludível de que a navegação, mercê do seu sextante e do seu método, oferecia a maior segurança. A repercussão desta memorável etapa foi enorme. O Governo faz seguir para Fernando Noronha novo avião que, ao efectuar a travessia dos Penedos até ao Recife, se vê obrigado a descer no mar após seis horas de voo por avaria do motor. Os dois aviadores passaram uma noite a pairar no alto mar até que um navio inglês, vendo os seus sinais luminosos, os recolheu. Agora é o Brasil que mobiliza boas vontades e oferece pouco depois novo avião que foi baptizado de «Santa Cruz». Foi com este aparelho que, finalmente, partindo de Fernando Noronha, alcançam terra firme do Brasil, poisando nas águas do porto do Recife às 11.40 h do dia 5 de Junho de 1922. Estava completada a travessia aérea do Atlântico Sul!

Do Recife ao Rio de Janeiro foi a apoteose!
Em todo o Portugal o feito foi vivido em ambiente de grande exaltação patriótica.
Com ele granjeara a aviação portuguesa o seu maior título de glória.

O. Lemos

Sacadura Cabral, esse desconhecido

Sacadura Cabral – oficial de Marinha.

Talvez o leitor estranhe o título que dei a este artigo. De facto Sacadura Cabral não é um desconhecido na verdadeira acepção da palavra. Digamos antes, o que é mais exacto, que ele foi um incompreendido no seu tempo e é hoje pouco conhecido em relação ao que merece. Se não tivesse morrido tão prematuramente, havia de ter dado muito mais que falar, pois era realmente um homem fora de série, talhado para grandes cometimentos.

Antes de prosseguir estas breves notas, quero explicar as razões por que me atrevo, com a modéstia dos meus recursos literários, a escrever para o público, e em especial para a Armada, sobre uma personalidade de tanto relevo. É que entre ele e eu, salvaguardadas as devidas proporções, existem certas afinidades: ambos nascemos na Beira Alta no mês de Maio, ambos viemos para a Marinha e ambos fomos pilotos da extinta e saudosa Aviação Naval. E a mim parece-me, e se não é verdade serve-me de desculpa, que não há ninguém para compreender um beirão como... outro beirão e ninguém para apreciar um aviador como... outro aviador.

Artur de Sacadura Freire Cabral nasceu em Celorico da Beira, no dia 23 de Maio de 1881. Era filho do dr. Artur de Sacadura Cabral e de D. Maria Augusta da Silva Esteves.

A sua infância deve ter decorrido mais ou menos como a minha: desenvolvendo o corpo no ambiente puro dos campos e fortalecendo o espírito no convívio dessa maravilhosa gente das Beiras.

Depois veio para Lisboa fazer os seus estudos na Escola Politécnica e, logo que os concluiu, assentou praça na Armada como aspirante de marinha, em 10 de Novembro de 1897. Tinha apenas 16 anos de idade. Promovido a guarda-marinha em 1900, embarcou no cruzador «S. Gabriel», em serviço na Divisão Naval do Índico, em águas de Moçambique.

Promovido a segundo-tenente em 1903, comandou sucessivamente as canhoneiras «Sabre» e «Lacerda» e o vapor «General Silvério», também naquela província ultramarina.

Em 1905 foi designado para colaborar no levantamento hidrográfico da baía de Lourenço Marques, revelando-se um observador de grande precisão. Além deste, realizou outros levantamentos, sempre em Moçambique. Em 1906 começou a trabalhar como topógrafo na rectificação da fronteira com o Transval.

De 1907 a 1910, ainda com o posto de segundo-tenente, trabalhou sob as ordens do capitão-tenente Carlos Viegas Gago Coutinho na triangulação geodésica de Moçambique.

Data daqui a grande amizade e mútua confiança que sempre mantiveram um pelo outro e que os levaria à celebridade com a travessia aérea Lisboa-Rio de Janeiro.

Em Setembro de 1911 foi promovido a primeiro-tenente e em 1912, já consagrado como geógrafo, foi nomeado subdirector dos Serviços de Agrimensura de Angola. Nesta província permaneceu e realizou valiosíssimos trabalhos até 1914, data em que regressou à Metrópole.

Em 1915 houve um concurso para oficiais do Exército e da Armada que quisessem tirar o *brevet* de piloto aviador em escolas estrangeiras. Sacadura Cabral foi um dos concorrentes admitidos, tendo seguido para a

Escola de Aviação Militar de Chartres, onde foi diplomado com 28 horas e 57 minutos de voo e a classificação final de *très bon pilote*. Ainda em França, frequentou várias escolas de aperfeiçoamento, regressando a Portugal em Agosto de 1916. Um dos cursos de aperfeiçoamento que fez em França foi o de piloto de hidroaviões na Escola de Saint-Raphael.

Depois do seu regresso a Lisboa, foi nomeado instrutor da Escola Militar de Aeronáutica, a funcionar em Vila Nova da Rainha.

Em 1918 foi criada a Aviação Naval e Sacadura Cabral foi o seu primeiro director. Este cargo foi depois ocupado por um capitão-de-mar-e-guerra, tendo ele sido exonerado e nomeado comandante da Esquadrilha Aérea da Base Naval de Lisboa. Era então capitão-tenente, posto a que tinha ascendido em Abril de 1918.

Em 1919 foi nomeado para proceder aos estudos preparatórios da viagem aérea de Lisboa ao Rio de Janeiro, da qual era paladino.

Para escolher o material adequado, e, ao mesmo tempo, adquirir aviões para equipar a Aviação Naval, seguiu para França e Inglaterra na qualidade de adido aeronáutico junto das nossas legações naqueles países.

Em 1921 realizou uma viagem aérea à Madeira, levando Gago Coutinho como navegador, com a finalidade de experimentar métodos e instrumentos de navegação criados por ambos, com vista à projectada viagem ao Rio. O êxito da experiência provou à evidência que eles eram capazes de navegar pelo ar com a mesma precisão com que se navegava no mar. A travessia dependia agora só dos homens e dos aviões.

De 30 de Março a 17 de Junho de 1922 realizou, com o mesmo navegador, essa memorável proeza que passou à História com o nome de Primeira Travessia Aérea do Atlântico Sul.

Aqui terminaria em beleza a carreira de qualquer homem que quisesse descansar à sombra dos louros conquistados. Mas Sacadura Cabral queria mais.

Cimentada a amizade com o Brasil, um tanto ou quanto abalada antes do *raid*, pretendia agora dar mais um passo, este no sentido da reconquista do perdido prestígio do País no conceito mundial. E pensou repetir a rota de Fernão de Magalhães e realizar a primeira viagem aérea de circum-navegação.

Não vale a pena descrever o que foi a luta de gigante que travou para conseguir fazer essa viagem até porque

Sacadura Cabral – aviador.

Sacadura Cabral – herói nacional.

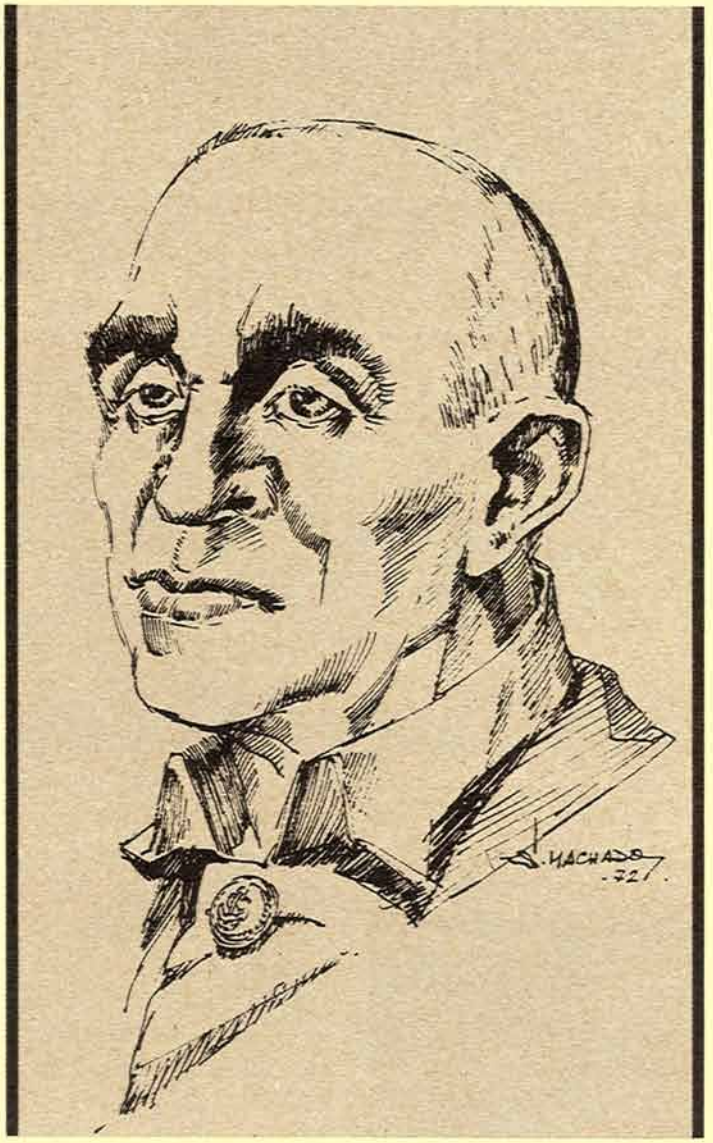
Os marinheiros morrem com os oficiais. 1.º cabo Pinto Correia – vítima com Sacadura Cabral do Mar da Mancha.

é triste, muito triste mesmo, o que se passou. Invejas, falta de apoio oficial... chegou-se ao cúmulo de pôr em dúvida o seu patriotismo e a pureza dos seus sentimentos! E Sacadura Cabral, pela primeira vez na sua vida, foi derrotado e não conseguiu realizar esse grande sonho. Restou-lhe a consolação de ter tido sempre o povo, tanto de Portugal como do Brasil, do seu lado. Dos dinheiros da subscrição pública realizada nos dois países irmãos para a realização dessa viagem, resolveu-se comprar alguns hidroaviões para a Aviação Naval.

E foi a pilotar um deles, em viagem da Holanda para Lisboa, que Sacadura Cabral desapareceu no Mar da Mancha, no dia 15 de Novembro de 1924. Foi à traição, cegando-o o nevoeiro, obrigando-o a voar sem visibilidade, com aparelhagem rudimentar, que o destino venceu de vez esse gigante do ar que foi o maior aviador português de todos os tempos e um dos maiores do Mundo. Morreu voando como aviador e foi sepultado no mar como marinheiro. Sacadura Cabral não podia ter outro fim.

M. do Vale

era assim GAGO COUTINHO!



Quando a História se encarregou já de cinzelar as figuras dos génios que pelo caminho vai encontrando dignos de arquivar nas suas páginas, é tarefa recebida com suspeição, se não olhada com mal disfarçada atitude de censura, procurar um ângulo menos afecto à imagem comum, instituída, definitiva. Pois quase sempre essa escultora de figuras admiráveis recama de panejamentos supérfluos o que era naturalmente simples, eleva a píncaros de sobrenatural o que mais se apreciaria se tomado à escala e grandeza do que é simplesmente humano, distorce, exaltando, quando maior valor poderia revelar, e mais admiração colher, se mantivesse subordinado às leis do trabalho e do suor o que pretende ser fruto de espíritos e configurações de eleição, quase tocados de magia.

Quantas vezes não nos damos a imaginar sobre-humanas, irreais, quase lendárias, figuras de gentes que foram simplesmente seres humanos? Que trabalharam, sofreram, amaram, tiveram momentos de esperança e desalento, de bom humor e de explosões de cólera, de arrependimento e humildade, de cansaço, de vaidade, de inveja, de ambição, de tudo, enfim, quanto constitui as qualidades da natureza humana, moralmente distinguidas entre boas e más, estas também chamadas defeitos, quantas vezes as responsaveis pelos maiores sucessos.

Adjectivar imediatamente Gago Coutinho de sábio – cá temos uma das tais palavras aureoladas de fulgor estranho – cairia bem, de certo, em quantos o conhecem do seu feito mais celebrado: a travessia aérea de Lisboa ao Rio de Janeiro. E, todavia, que de enganos não andam por aí a tal respeito. Há quem julgue Gago Coutinho aviador: não era; há quem julgue Gago Coutinho o inventor do sextante: não foi. Não teve sequer a ideia da viagem, não foi comandante da expedição. Diminui-o isso, de qualquer sorte? Nada, a nosso ver, conquanto se evidenciem devidamente, primeiro, a sua vida, depois, a sua participação e mérito.

Nascido na Calçada da Ajuda, em Lisboa, aos 17 de Fevereiro de 1869, de pais algarvios, José Viegas Gago Coutinho e Fortunata Maria Coutinho, recebeu na pia baptismal da Igreja de Nossa Senhora das Dores o nome cristão de Carlos, sendo padrinho um cabo de Lanceiros, do quartel da Ajuda. Cedo abalou o pai para Luanda, depois para o Brasil, em busca de ganhar a vida, e a mãe deixou-o órfão aos doze anos. Carlos Viegas estudara as primeiras letras no internato de Francisco Sérvulo, nem bom, nem mau aluno, infância sem irmãos, pràticamente sem pai, e depois sem mãe. Os cuidados duma senhora, D. Maria Augusta Pereira, foram o seu amparo, mas a falta de um lar autêntico, aberto, vivo, completo, havia de vincar-lhe para a vida um feitio reservado, tímido, mais dado à solidão desejada, mesmo inóspita, que aos jogos de sociedade em ambiente cosmopolita.

Estudou. Só, fez-se homem. Ingressou na Escola Naval, e a primeira comissão de três anos, em África, a bordo do «Afonso de Albuquerque», onde embarcou como guarda-marinha, revelava-lhe um mundo que o cativava. Um mundo sonhado na leitura das cartas do pai agora posto vivo diante dos seus olhos. O gosto pela matemática náutica, pelas observações astronómicas, pela geodesia havia de se conjugar a um desejo imenso de conhecer por dentro aquelas terras, de lhes desvendar segredos ainda incompletamente revelados, de as percorrer, de as conhecer com os pés. Devora as descrições de Hermenegildo Capelo, de Roberto Ivens, de Serpa Pinto, de Livingstone. Sente o problema de reivindicações territoriais que algumas potências baseiam em ocupação efectiva por nós quase impossível de materializar. A nação estremece ainda sob o choque da nota inglesa de 1890, que destroi o sonho romântico do Mapa Cor-de-Rosa. Mas os factos são factos e os sonhos são sonhos. O que se tornava necessário era demarcar fronteiras onde elas pudessem ainda ser justificadas.

Demora, todavia, certo tempo até Gago Coutinho arrancar com júbilo a sua primeira missão em terra, como geógrafo. Esta foi em Timor. Havia sido promovido a 2.º-tenente, voltara à Metrópole, embarcara na corveta «Mindelo», onde iria a Angola e ao Rio de Janeiro, aqui quase perdendo a vida em grave epidemia, que levara catorze membros da guarnição. Faz comissões de embarque na corveta-escola «Duque da Terceira», na corveta «Rainha de Portugal», na canhoneira «Douro», no transporte «Pêro de Alenquer», esta última para o levar de novo ao Brasil, e daí à província oriental do Índico.

A pequena ilha do arquipélago de Sonda, há setenta anos, não estava ainda de todo em paz com a ocupação portuguesa, requerendo, para além da diplomacia com o holandês, trato ponderado com o nativo. O que calhava bem ao feitio calado, mas vincadamente humano e simples, do 1.º-tenente Carlos Viegas, para quem os homens eram homens «para comerem do mesmo pão e beberem da mesma água», fosse qual fosse o colorido da epiderme. Não transporta armas. O seu equipamento é a agulha, a mira, o sextante ou o teodolito, o bloco de papel e o lápis. Contorna o Oecussi, sobe ao Tata Mai Lau, desce às planícies do Sul. Em Timor começa a carreira que mais o entusiasmaria pela vida fora, que mais gostou de ter sido, que mais sacrifícios lhe exigiu, recompensados todavia pela inegualável alegria de ser capaz de vencer os escolhos das coisas difíceis.

De Timor regressa pela China, Estados Unidos, dá a volta ao Mundo.

Promovido a capitão-tenente, é designado em 1907 para chefe da Missão Geodésica de Moçambique. Percorre os matos, as praias, anda milhares de léguas a pé, a tenda de lona por casa, o fato de caqui – a vaidade do seu fato de caqui – por uniforme. Descreve ele próprio: «...botas grossas e maltratadas, calças rotas dos espinhos e cheias de remendos, camisa desabotoada deixando ver os braços e o peito queimados do sol africano, com a cabeça, que faria o desespero dum cabeleireiro europeu, coberta por um chapéu de velhice incalculável, com vestígios do que fora há muito tempo uma fita...».

Mas é aí, na imensidão dos matos, com a liberdade de ser ele próprio, autêntico, rabujento, calado, ou sonhador, que é feliz. Meão de corpo, mas rijo, não lhe enfadam caminhadas nem a aspereza dos percursos. Ao fazer a exploração do Zambeze, no troço de Cabora Bassa, ainda desconhecido, com margens de escalvados penedos enormes, verticais, apocalípticos, diz ele: «Não há, é claro, carreiro, e temos de nos arrastar como macacos por cima de enormes rochedos que nos não dão presa, tão puidos estão pelas águas das cheias. De maneira que a custo se avança um quilómetro por hora, e isso mesmo com bastante esforço, porque as pedras queimam as mãos e até os encortiçados pés dos carregadores, os quais levam desde a manhã até à noite para vencer apenas meia dúzia de quilómetros. Como as solas das botas escorregam, temos por vezes de andar em meias; os paus ferrados não dão apoio, e, para descer de um ou outro penedo mais alto, deixamo-

-nos arrastar com proveito sobre a parte mais larga das calças!»

Seria ainda em Moçambique, no interior, em serviço na Missão Geodésica, que travaria conhecimento, logo cimentado em amizade, com um camarada mais jovem, cheio também dum entusiasmo interior, comunicativo, embora vivendo outros desejos. A época era dos primeiros passos na conquista do ar, o homem ganhava aos poucos a confiança dos motores e das asas, iam-se alargando os percursos que o avião vencia. E Artur de Sacadura Freire Cabral não escondia ao seu camarada e chefe de missão o desejo de ser aviador. Consegue-o pouco tempo depois. Um grupo de oficiais convidados obtém, pela escola de Paris, o seu certificado de voo.

Gago Coutinho, porém, mantem-se geógrafo, ou fiel à vida pura de homem do mar. Comanda a canhoneira «Sado», na Índia, e a «Pátria», em Timor. Depois, volta a Angola, de novo o seu trajo predileto de caqui, e a grandeza, o isolamento e a liberdade dos espaços infindos do continente. Nas terras secas do Cuanhama define o paralelo-fronteira de Ruacaná ao Caôco, onde a argumentação da observação astronómica rigorosa se associa a inegável habilidade diplomática. Partindo de Benguela, alcança o Cuando, delimita a fronteira com o Barotze, o saliente do Cazombo, as terras da Lunda. No Leste, uma vila perpetua hoje o seu nome.

A idade conta, a vista cansa-se, o cabelo encanece. Mas o aliciante da geodesia não abandona o grande caminheiro de África, que de Angola passa a S. Tomé, e faz a geografia da ilha, talvez o seu mais importante trabalho científico, que culmina com a determinação rigorosa do Equador, no ilhéu das Rolas. De quando em quando recebe cartas entusiasmadas de Sacadura que em certo momento lhe escreve: «Apresse o seu trabalho para voar comigo.» Não o apressa, na verdade, mas a doença obriga-o a regressar à Metrópole.

Já não é um jovem, e, todavia, entusiasma-se com essa conquista do homem se deslocar pelos ares. Voa com Sacadura. Apercebe-se do problema maior do momento: as grandes viagens dependiam inteiramente de pontos seguidos de observação, dos caminhos de ferro, das estradas, dos acidentes geográficos conspícuos. Para um avião cometer a proeza de saltar da Terra Nova à Inglaterra tinham posto no mar setenta navios a definir outros tantos pontos obrigatórios do percurso – os pontos de observação visual. No íntimo do velho navegador e geógrafo salta então aquela ideia precisa de usar as observações astronómicas em serviço da definição duma rota aérea. Ele, que usara milhares de vezes o sextante, que conhecia as estrelas e o Sol tu cá, tu lá, em toda a sua vida de observador, cogitava agora, face à neblina da altitude, e ao sentir a insta-

Na Missão Geodésica de Moçambique – Gago Coutinho, geógrafo.

bilidade do seu assento no avião, os saltos da turbulência, os balanços irregulares em todas as direcções, como resolver o problema de fixar o plano do horizonte. O nível! O nível de bolha de ar! Experiências. Oficina. Novas experiências. Resultados aceitáveis. Para tais viagens não eram necessários muitos rigores, mas cálculos rápidos e expeditos.

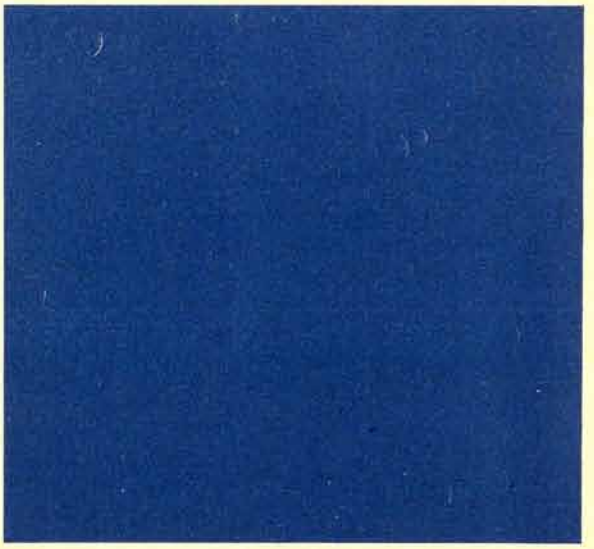
Sacadura Cabral é o devotado piloto, entusiasta, atirado prà frente, a quem o sereno e metódico aperfeiçoamento do nível e terceiro espelho auxiliar no sextante fazem já pensar em qualquer coisa que dê brado. E essa qualquer coisa concretiza-se. É ele quem propõe, de súbito, ao seu camarada mais velho: «Ó comandante, está disposto a ir comigo, pelo ar, até ao Brasil?» O que terá ocorrido na cabeça já um tanto encanecida do capitão-de-mar-e-guerra Gago Coutinho nem ele próprio o saberia dizer com muito rigor. Trocar a solidão dos matos pela solidão dos ares; observações e cálculos; riscos, sem dúvida; mas ele era só; fora quase sempre só. E de poucas falas. Por isso a resposta também foi lacónica, mas sem hesitações de tibieza: «Combinado!»

Não cremos, nem por suspeitas, que alguma vez tenha ocorrido ao velho comandante fazer a viagem para conquistar a fama e a glória. Não estava no seu feitio. E se as recepções foram, para ele e para o camarada de voo, as de verdadeiros heróis pelo extraordinário cometimento, as do mais justo apreço de todo o mundo pela dupla característica de aventura audaciosa e demonstração de capacidade técnica e científica, é enternecedor saber a resposta daquele homem simples ao entusiasmo de Sacadura quando, à vista das terras do Brasil, os nervos libertos de tantas horas de ansiedade, de angústia e de incerteza, dava largas ao seu alívio, ao seu contentamento: «Pois é, mas agora é que vão ser elas!» «Porquê?», perguntou o companheiro. «Ora, por causa dos discursos!»

E foi simples também a sua resposta ao matemático Santos Andreia quando lhe agradecia as felicitações: «O feito não foi tão alto como se pretende. Quando à parte astronómica, desde já não nos admira ir pelo ar onde se queira, fazendo a navegação à moda dos navios.» Era assim Gago Coutinho!

Um dia depois de completar noventa anos morre este homem admirável, sendo vestido, como desejo seu, com o fato de caqui das grandes caminhadas de geógrafo. Só não levou para a jornada eterna a bússola, o podómetro, a mira, o caderno de apontamentos e o lápis. É que ele tinha aberto o caminho para a navegação nos espaços.

S. Machado



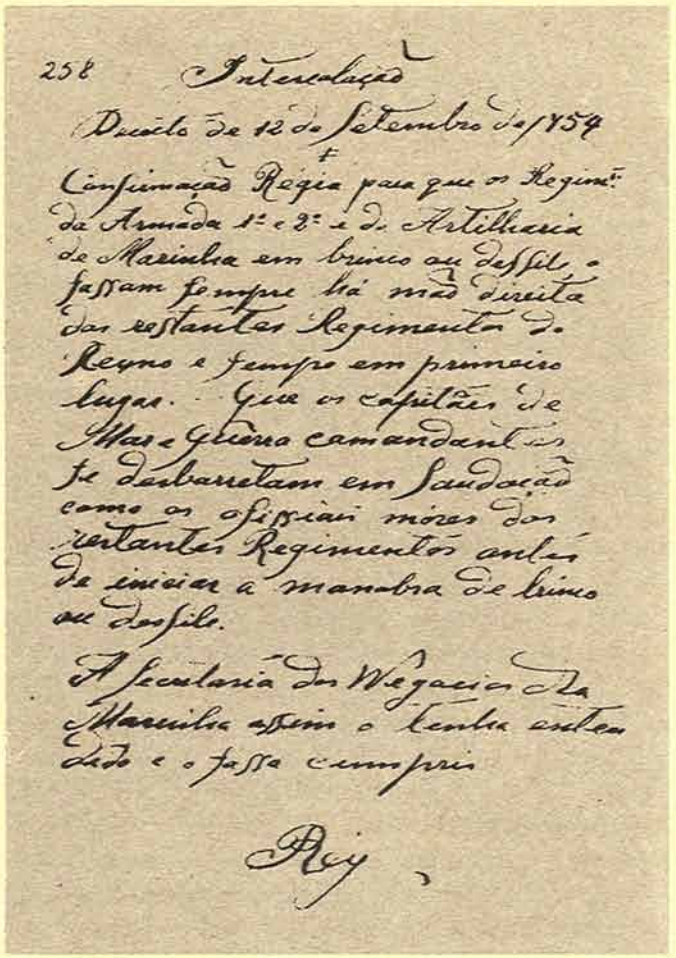
DEDICATÓRIA

da Revista da Armada

50 anos passaram!
Acode agora,
Aos de então, na memória,
O feito lusitano,
Que nos cobriu de glória!

Heróicos marinheiros!
Vós,
Que fostes os primeiros,
A cruzar
A rota ignota,
Traçada sobre o mar,
E que levastes ao país irmão,
A alma duma raça,
A par do coração;
Vós,
Perante quem contemplamos,
Coragem, decisão,
A ciência,
O ideal,
Tudo o que traduzistes em gesta genial,
Aqui vos recordamos,
HERÓIS DA PÁTRIA AMADA!
E exultando,
Em nome de toda a nossa ARMADA,
Vos consagramos juntos,
GLÓRIA DE PORTUGAL!
Honra
a GAGO COUTINHO e SACADURA CABRAL!

*CURIOSIDADES



25 t Intervalação

Decreto de 12 de Setembro de 1759

Confirmação Regia para que os Regimtos da Armada 1º e 2º e de Artilharia de Marinha em bruno ou desfile, passam sempre hà mão direita dos restantes Regimentos do Reyno e sempre em primeiro lugar. Que os capitães de Mar e Guerra comandantes se desembarcatam em Saudação como os officiaes móres dos restantes Regimentos antes de iniciar a manobra de bruno ou desfile.

A Secretaria dos Negocios da Marinha assim o tenha entendido e o faça cumprir

Rey

O artigo 2.4.0.2 da Ordenança do Serviço Naval no seu capítulo sobre PRECEDÊNCIAS estabelece que em formatura, as forças da Armada formarão à direita das forças do Exército e da Força Aérea e desfilarão em primeiro lugar.
Esta determinação que não é recente parece ter até raízes históricas, conforme se pode deduzir do extracto de obra antiga que pessoa amiga nos facilitou e que situa em época superior a 200 anos atrás a data do diploma legal que estabeleceu aquela precedência e que em fac-simile se apresenta.

A composição dos quadros dos oficiais da Armada teve a seguinte evolução:

Em 1780, compreendia os seguintes postos:

- coronel-do-mar
- capitão-de-mar-e-guerra
- capitão-de-fragata
- capitão-tenente
- tenente-comandante
- primeiro-tenente
- segundo-tenente
- guarda-marinha

Em 1789, foram criados os postos de:

- chefe de esquadra
- chefe de divisão (a substituir o de coronel-do-mar)

Em 1796, os postos e efectivos eram os seguintes:

- almirantes (número indeterminado)
- vice-almirantes (número indeterminado)
- chefes de esquadra (4)
- chefes de divisão (8)
- capitães-de-mar-e-guerra (30)
- capitães-de-fragata (30)
- capitães-tenentes (70)
- primeiros-tenentes (140)
- segundos-tenentes (140)

Curiosidades relativas à 1.ª Travessia Aérea Lisboa — Rio

CARLOS VIEGAS GAGO COUTINHO !

Quando se ouviu este nome no pátio da Escola Naval, naquela manhã de Outubro de 1886, todos os olhos se voltaram para aquele rapaz de físico acanhado.

Assistia-se a um espectáculo que constituía tradição desde o tempo de D. Maria I: dezenas de mancebos transpunham o velho portão para dedicar a sua vida à Marinha.

Era o desfile da mocidade aristocrática do Império. Cada um daqueles jovens representava um ramo da raça lusitana.

Lá estava um filho do conde de Azambuja e os nomes que se ouviam eram todos de grande prestígio.

Carlos Viegas Gago Coutinho? Seria um Coutinho ligado aos Braganças? Em Portugal, naquela época, duas famílias eram de renome, ambas com o nome de Coutinho: Azevedo Coutinho e Sousa Coutinho, esta aparentada com os Braganças.

Levantou-se curiosidade em torno do aluno:

– O senhor é Coutinho dos Braganças?

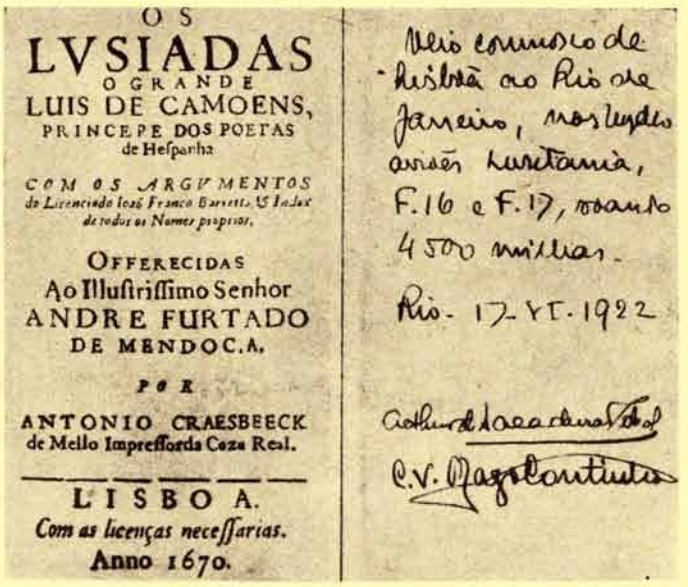
A resposta foi imediata:

– Não, senhor! Sou filho do escrevente da nau «Vasco da Gama». Meu avô era livreiro em Faro. O resto é gente do povo.

(Adaptado do livro Gago Coutinho e a Sua Vida Aventurosa, *de Edmar Morel)*

«SACADURAS»

A primeira viagem aérea Lisboa-Rio de Janeiro provocou tanto em Portugal como no Brasil um entusiasmo que se traduziu das mais variadas formas. Monumentos, placas comemorativas, sessões solenes, discursos, publicações... eu sei lá! Há porém uma muito curiosa do lado do Brasil. Os padeiros quiseram também homenagear os aviadores e baptizaram um certo tipo de pão com o nome de *sacaduras*. O nome ficou e hoje nas padarias do Brasil ouve-se constantemente: «Dê-me um *sacadura*...» «Quero três *sacaduras*...»


OS
LVSIADAS
O GRANDE
LUIS DE CAMOENS,
PRINCEPE DOS POETAS
de Hesparha
COM OS ARGVMENTOS
do Licenciado Iozé Franco Barreto, & Indice
de todos os Nomes proprios.
OFFERECIDAS
Ao Illuſtriſſimo Senhor
ANDRE FURTADO
DE MENDOC.A.
POR
ANTONIO CRAESBEECK
de Mello Impreſſorda Coza Real.
LISBOA.
Com as licenças neceſſarias.
Anno 1670.

Meio caminho de Lisboa ao Rio de Janeiro, nos lugares aviões Lusitania, F. 16 e F. 17, voando 4500 milhas.
Rio - 17-VI-1922
Arthur de Sacadura Cabral
C. V. Gago Coutinho

Anotação de Gago Coutinho e de Sacadura Cabral no exemplar de «Os Lusíadas» que os acompanhou ao Brasil.

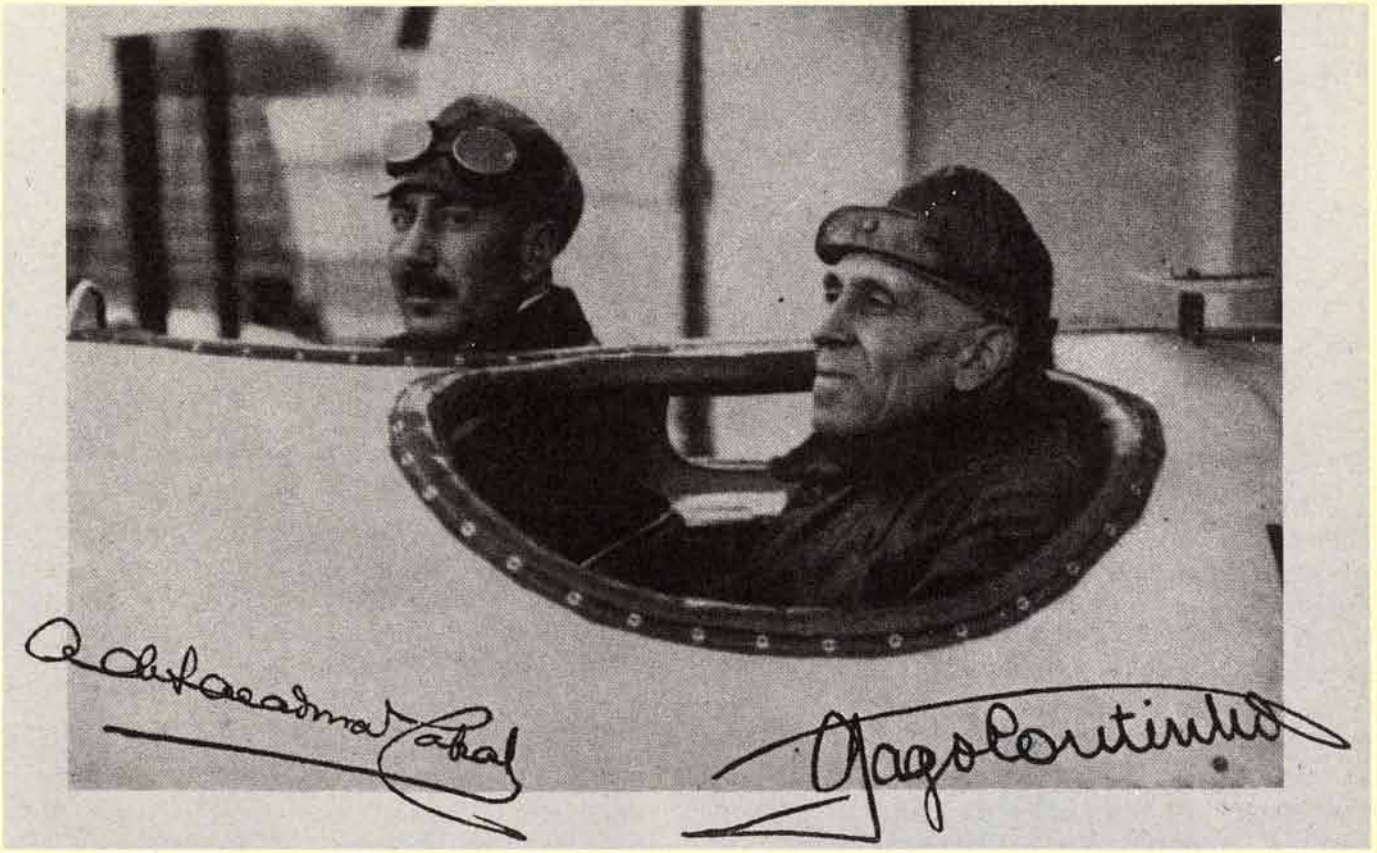
NOTÍCIAS...

Recorte dum jornal publicado no dia em que Gago Coutinho e Sacadura Cabral chegaram ao Brasil:

«A doméstica Maria de Jesus, negra, com 30 anos, saiu de casa para ver a chegada dos aviadores. Estava em estado interessante muito adiantado. Entusiasmou-se tanto com a recepção que teve de sair às pressas para a maternidade, onde, pouco depois, dava à luz uma gorducha criança que será levada à pia baptismal com o nome de Gago Coutinho Cabral.»

Dos telegramas:

«Gago Coutinho ao tomar o avião em Lisboa teve o cuidado de transportar a sua bengala.»

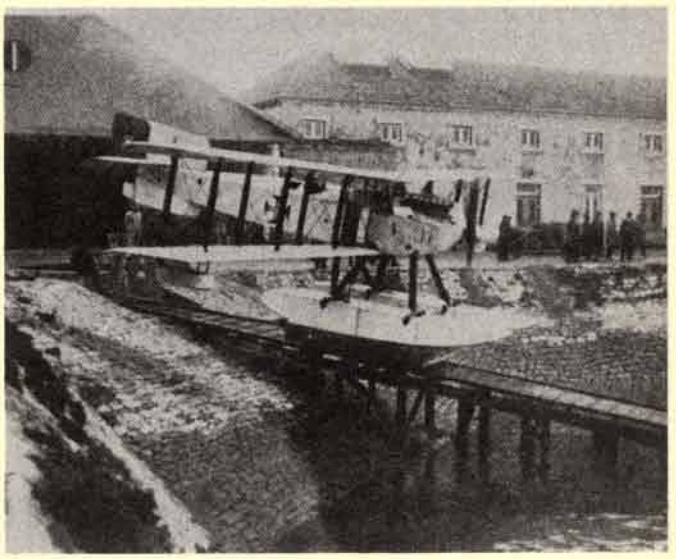


COMPARAÇÕES !

	Como eles foram: 1922 «LUSITÂNIA» *FAIREY-16* (monomotor)	Como se vai agora: 1972 «PORTUGAL» *BOEING 747-B* (quadrirreactor)
Comprimento	12,5 m	70,5 m
Envergadura	21 m	59,6 m
Peso (total carregado)	3 t	350 t
Velocidade de cruzeiro	135 km/h	950 km/h
Autonomia	1600 km	7200 km
Tempo de voo Lisboa-R. de Janeiro	62 h 26 m	8 h 30 m

OUTROS ELEMENTOS :

Capacidade de combustível	1453 l	193 000 l
Consumo horário (vel. de cruzeiro)	125 l	15 000 l
Lugares	2	370
Custo aproximado	200 contos	700 000 contos



Lisboa – Manhã de 30 de Março de 1922 – Os primeiros passos para a Grande Aventura...

★★★★

Alguém perguntou um dia a Gago Coutinho:
– Almirante, onde quer ser enterrado?
– Em Portugal, no Brasil ou no Mar.

(Adaptado do livro Gago Coutinho e a Sua Vida Aventurosa, *de Edmar Morel)*

voz da abita

De 288/70/1.º-gr. FZE – Carlos Manuel Baptista Nunes:

«Gampará, 13-Fev.-72.

«Sendo talvez o sítio onde me encontro actualmente a pior zona da Guiné, a «Revista da Armada» tem-me ajudado a passar um pouco estes difíceis dias em que, tirando as operações de dia sim, dia não, me entretenho a folhear a «nossa» Revista.

«Ora, como nos quatro números que já saíram pouca iniciativa vi da parte dos fuzileiros especiais, aqui me encontro dando um pouco da minha colaboração, pois sempre gostaria de ver na Revista qualquer artigo feito por um fuzileiro, tal como os meus camaradas, tanto aqui na Guiné como na Metrópole, gostariam de ver um artigo feito por um camarada da mesma especialidade.

«Corre o boato de que os fuzileiros, porque são fuzileiros, só sabem pegar em armas e que, na média geral, são indivíduos de pouca cultura; não, não é isso que se passa, mas sim por usufruirmos de uma fama que jamais se apagará, pelo menos enquanto existirem fuzileiros.

«E é precisamente para tentar desmentir essa fama que aqui estou dando o máximo do meu esforço, escrevendo esta carta para a «nossa» Revista.

«Pois, caros camaradas da Marinha, com tudo isto, quis apenas mostrar-vos que, seja em que parte for, um bom fuzileiro especial sabe sempre, e em qualquer altura, fazer algo mais do que pegar em armas; mas esta é a nossa missão, tal como vós tendes a vossa; cada coisa no seu lugar, e ficai sabendo que o fuzileiro especial, sempre e em qualquer altura, está disposto a dar a vida pela nossa tão querida Pátria.»

De Vítor Manuel Horta, cabo S n.º 4631:

Da praça supracitada recebeu-se uma carta de 17 de Fevereiro último fazendo várias considerações e sugestões acerca da «nossa» Revista que agradecemos e tomamos na devida conta. Tem razão quando diz que devia haver mais colaboração do Ultramar mas, não é nossa a culpa... Leia a «Nota de Abertura» do n.º 6. Quanto a entrevistas, já estavam previstas e brevemente sairá a primeira.

O TERRAMOTO

Foi a humilde aldeia de Castainço, concelho de Penedono, distrito de Viseu, que viu nascer, crescer e morrer Cassiano Augusto Rios.

Viveu a infância como outro menino qualquer no seio da sua humilde família. Quando chegou a idade de cumprir o serviço militar, escolheu a Marinha. Deu os primeiros passos, e eis um bravo ao serviço da Armada. Era o 1755, gr. F, por alcunha o *Terramoto* – que lhe coube pelo facto do seu número coincidir com a data da célebre catástrofe lisboeta.

Correu todos os continentes e serviu a Marinha durante vinte anos. Decorridos estes, e aposentado, regressou à sua terra natal. Ora foi aqui que pela primeira vez – ainda eu pequeno – lhe ouvi as suas aventuras do mar. Era extraordinário como se entusiasmava ao contá-las. As lágrimas cobriam-lhe o rosto, parava... mas lá continuava as narrativas. Eu, como simples ouvinte, limitava-me a escutá-lo e a fazer aqui e acolá algumas ingénuas objecções. Não tardou muito a cativar o meu espírito juvenil e, chegada a idade, alistei-me também na Armada. Decorrido o curto tempo da recruta, fui passar alguns dias à terra. A primeira pessoa a abraçar-me foi o *tio* Cassiano. Chorava como uma criança e contemplou durante longo momento a minha farda. Todo ele era alegria e júbilo. O seu rosto mostrava uma enorme felicidade, e no vigor dos seus já cansados braços sentia-se a paixão de quem abraça tudo quanto lhe é querido. Era a farda que o fascinava. «Já não vejo esta farda há mais de vinte anos», dizia ele.

Gostava de saber descrever tão emocionante cena, mas... descrevo o que o dom me permite.

As seguintes licenças foram pràticamente preenchidas pela agradável companhia do *Terramoto,* mas já não me limitava a ouvi-lo como em criança. Com pleno conhecimento de causa, travávamos impressionantes diálogos, e foi a partir daí que redobrou a minha admiração por ele. Além disto, por exemplo, recortava pedacinhos de jornal com notícias respeitantes à Marinha e dizia: «É para ler quando me sinto só! Fui impedido de Sua Ex.ª o Sr. Almirante Américo Thomaz quando ele era ainda primeiro-tenente em Alcântara»; e continuava, «andei no «Vouga» (se a memória não me engana) cujo comandante era o hoje almirante Sarmento Rodrigues.» «Sim», respondia eu. Sentia-se feliz. Via em mim a admiração sincera e sentia-se orgulhoso de já ter passado o mesmo que eu vivia. Sentia-se novamente num mundo que para ele há muito tinha acabado. Parecia ver-se com forças de voltar a enfrentar o mar. Passava todos os anos – na minha licença disciplinar – dias quase inteiros falando com ele. Era sempre o primeiro a esperar-me. Mas, este ano, não estará à minha espera. Recebi a triste notícia do seu falecimento, e foi este o motivo que me levou a escrever estas modestas linhas, como em simples homenagem, admiração, estima e paga dos ensinamentos e conselhos que me deu antes e depois da minha incorporação e por último, ainda, para revelar o

espírito puro e fiel do MARINHEIRO que sempre foi dentro e fora da Marinha o *TERRAMOTO*.
Que descanse em paz a sua alma.

O *sobrinho* saudoso

Alfredo Moreira
Mar. C

UM CASO DE COMPREENSÃO

Recebemos uma carta de Carlos Guerreiro, mar. A n.º 2313/69, relatando-nos um episódio que vale a pena trazer às colunas da «nossa» Revista.

Assistia o signatário a um programa da RTP quando surgiu no ecrã o documentário «Ao Ver o Mar». Como é marinheiro e gosta de programas que digam respeito ao mar, aconchegou-se mais na cadeira e preparou-se para o ver. Tratava-se de um apontamento sobre a vida das sargaceiras nas praias do Norte do País. É ele que nos conta:

«Mulheres rudes e humildes vêm, na maré vazia, apanhar o sargaço (algas que o mar arroja à praia). Metidas na água até à cintura, apanham as algas com redes enormes, espécie de saco preso a um arco com haste longa. Labutam horas a fio trazendo para terra o produto com que são adubadas as terras da beira-mar. Pois enquanto a objectiva focava o trabalho das mulheres, ouvi atrás de mim comentários que me deixaram entristecido. O tom de desprezo e chacota que empregaram teria enchido de revolta qualquer trabalhador do mar. De mim para mim pensava: são rapazes da cidade que não sabem o que é o trabalho da gente do mar; talvez não saibam que o marisco é apanhado com sacrifícios idênticos; que o peixe custa por vezes a vida a muitos pescadores. Se soubessem tudo isto, não seriam certamente tão desumanos nos seus comentários e olhariam aquelas mulheres com compreensão. A luta pela vida e o trabalho do mar, ainda que rude e humilde, devem merecer sempre o respeito de todos; dos marinheiros em especial.»

J. Gouveia
Mar. A

HÁ PEQUENAS COISAS QUE SIGNIFICAM MUITO (UMA LIÇÃO DE CIVISMO)

Certo dia passava na maior avenida do Funchal – a Avenida do Mar. Por coincidência era Dia do Corpo de Deus e milhares de pessoas – adultos, crianças e também turistas – enchiam a avenida nessa tarde luminosa, como só se encontra na nossa Pérola do Atlântico.

De repente, toda a gente parou! Eu, sem saber o que se passava, parei também. Escutei em silêncio e reparei então que em frente, e ainda a uma certa distância, se procedia ao arrear da bandeira no Palácio do Governo. Causou-me impressão verificar que as próprias crianças guardavam respeitosamente silêncio como os adultos. Os turistas, esses, olhavam admirados...

Que grande lição de civismo!

J. Mateus
Cabo TFH

bibliografia

QUADROS NAVAIS, do contra-almirante Celestino Soares

Em edição do Ministério da Marinha (n.os 6 e 7 da «Colecção Documentos»), surgiu a reimpressão, em duas partes, do 1.º volume de *Quadros Navais*.

Esta nova edição, a completar oportunamente com a dos restantes três volumes, integra-se nas comemorações do 1.º centenário do falecimento dessa grande figura de marinheiro, patriota e escritor que foi o contra-almirante Joaquim Pedro Celestino Soares.

A vida do mar, nessa segunda metade do século XIX, é-nos comunicada pelo autor em episódios de tão flagrante vivência, e num tipo de descrição tão objectiva, tão directa e numa linguagem tão penetrada de sal e maresia, que qualquer marinheiro se sentirá empolgado pela sua leitura. Ao prazer que ela nos oferece vem juntar-se toda uma série de ensinamentos que nunca serão demais para a formação de qualquer marinheiro que se preza.

PIONEIROS DE ANGOLA, de Gastão Sousa Dias
D. ANTÓNIO BARROSO, de A. Luís Vaz
DIOGO CÃO, de Luciano Cordeiro

Em edições da Agência-Geral do Ultramar apareceram há pouco as três obras acima indicadas que interessam sobremaneira aos estudiosos ou leitores dedicados à história de Angola.

SAUDADE MACUA, de Jorge Ferreira

Sob o patrocínio da Agência-Geral do Ultramar foi divulgado o livro de poemas de temática africana *Saudade Macua*, da autoria de Jorge Ferreira.

O ULTRAMAR PORTUGUÊS DEPOIS DA RESTAURAÇÃO, de Jaime Cortesão

A Portugália Editora lançou mais este volume das «Obras Completas de Jaime Cortesão», que vem editando.

O. Lemos

filatelia

SELOS COMEMORATIVOS DA 1.ª TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO SUL

Quando em 1922, há precisamente cinquenta anos, Portugal emocionado e orgulhoso e o Mundo estupefacto tiveram conhecimento que terminara em glória a mais extraordinária, científica e espantosa façanha da época – a primeira travessia aérea do Atlântico Sul –, espontâneamente surgiram não só em toda a terra portuguesa mas também no Brasil e noutras nações manifestações de entusiasmo e homenagem aos heróicos aviadores Gago Coutinho e Sacadura Cabral, oficiais da Armada portuguesa.

É que o feito só tinha sido possível graças à coragem de seus autores e à confiança depositada no sextante inventado pelo próprio Gago Coutinho, que lhes permitiu uma orientação extraordinàriamente perfeita e rigorosa.

Os correios associaram-se às homenagens e entusiasmo reinantes em toda a terra portuguesa mandando emitir uma série de dezasseis selos, posta em circulação no princípio do ano de 1923. Esta decisão é tanto mais notável quanto é certo na altura ser raro emitir selos comemorativos. Basta referir que, até então, apenas haviam sido postas a circular três destas séries; duas delas, por sinal, dedicadas a factos ligados à Marinha.

Os selos aparecidos em 1923, com desenho igual para todos os valores, são de grande beleza artística, cheios de pormenores e de significado. Ao centro, e na parte superior, apresentam os gloriosos aviadores, ladeados pelas datas de 1500 e 1922, sobre um fundo onde se vê o mar sulcado por uma caravela de quinhentos e sobrevoado por um hidroavião. Lateralmente, à esquerda, a figura do presidente do Brasil assente na paisagem do Monte do Corcovado, na cidade do Rio de Janeiro, e, à direita, o presidente de Portugal, tendo por baixo a simbólica Torre de Belém. Sem sombra de dúvida, é um selo pleno de significado.

Os filatelistas apenas lamentam que esta homenagem não tenha sido extensiva às províncias ultramarinas, pois a emissão apenas se destinou à Metrópole.

G. Brandão

NOVOS SELOS DE PORTUGAL METROPOLITANO

Foi posta em circulação no dia 1 de Março a primeira parte da série ordinária que vai substituir a já famigerada série «Cavaleiro Medieval», actualmente em uso. Finalmente, a administração dos CTT viu o problema, pois a série «Cavaleiro» em nada abonava a nossa filatelia e, além disso, não possuía tema divulgativo de qualquer espécie. Actualmente, os selos são aproveitados para propaganda, entre outras, das belezas turísticas dum país. A Espanha, citando um exemplo, emite, periòdicamente, séries totalmente consagradas à divulgação das suas riquezas arquitectónicas e paisagísticas com o louvável intuito de, assim, tornar conhecidas de todos as suas belezas, pois não podemos esquecer que os selos chegam a todo o Mundo. A série agora emitida pelos nossos correios atinge plenamente esse fim, pelo que nos devemos sentir satisfeitos por esse passo. Mais vale tarde do que nunca...

Os selos, impressos a seis cores, têm os motivos e as taxas seguintes: 1$00 – Torre dos Clérigos, no Porto; 1$50 – Torre de Belém, em Lisboa; 50$00 – Palácio da Vila, em Sintra; 100$00 – Lagoa das Sete Cidades, em S. Miguel, nos Açores. Dentro desta série, além da já referida, temos mais duas novidades: pela primeira vez é emitida em selos portugueses a taxa de 100$00; os selos levarão impressos no verso a sigla CTT e o ano da emissão, para evitar falsificações.

A. Pinto
Mar. A

Nesse mesmo ano foi criado o posto de major-general da Armada, que não teria patente inferior a chefe de esquadra ou capitão-de-mar-e-guerra.
Em 1839, os postos e efectivos foram fixados em:

- almirantes (1)
- vice-almirantes (1)
- chefes de esquadra (2)
- chefes de divisão (4)
- capitães-de-mar-e-guerra (10)
- capitães-de-fragata (20)
- capitães-tenentes (30)
- primeiros-tenentes (50)
- segundos-tenentes (100)

Em 1892, foi remodelado o quadro, que passou a compor-se de:

- vice-almirantes (2)
- contra-almirantes (5)
- capitães-de-mar-e-guerra (16)
- capitães-de-fragata (25)
- capitães-tenentes (35)
- primeiros-tenentes (80)
- segundos-tenentes (110)

Ao rei pertencia o posto de almirante-general, como chefe superior das forças navais.
Actualmente os quadros (todas as classes) de oficiais da Armada são compostos de:

- vice-almirantes (1)
- contra-almirantes (7)
- comodoros (10)
- capitães-de-mar-e-guerra (48)
- capitães-de-fragata (128)
- capitães-tenentes (244)
- primeiros e segundos-tenentes e guarda-marinhas (1062)

(Bibliografia: «Dicionário de História de Portugal» e «Lista da Armada – 1970»)

Uma companhia norueguesa encomendou ao estaleiro De Schelde, em Flushing, dois navios transportadores de automóveis, que poderão embarcar 3800 veículos cada um.
Os navios serão entregues no segundo semestre de 1973.

Iniciou-se em Chita (Japão) a construção de uma doca gigante capaz de construir navios de 1 milhão de toneladas. A referida doca, cujo custo será de 29 milhões de libras, destina-se à IHI e deverá ficar concluída no fim do próximo ano.

Em Washington, o explorador francês Cousteau afirmou que a vida nos oceanos terminará dentro de meio século, caso não se acabe com a poluição.

(Do «Boletim Analítico da Junta Nacional da Marinha Mercante»)

notícias pessoais

CASAMENTOS

1.º-ten. Luís Fernando Pereira da Silva casou, em 8-1-72, com D. Ilda Fernandes Alves.
2.º-ten. Carlos Manuel Brites Nunes casou, em 8-1-72, com D. Maria Imelda Pereira Lopes.
Subten. RN António Francisco Loureiro Escudeiro casou, em 3-1-72, com D. Maria Ofélia da Graça Mourão Martins.
Subten. RN Luís Filipe Ferrão Teodoro casou, em 15-1-72, com D. Maria da Conceição Almeida Lemos.
Subten. RN Mário Sirgado Pereira Rivotti casou, em 27-1-72, com D. Maria João de Sousa Graça Coelho (3.º oficial do Quadro do Pessoal Civil).
Asp. RN Carlos Alberto Lindo da Silva casou, em 4-2-72, com D. Maria Elexina Escária Amante.
2.º-sarg. H – Cortez casou, em 4-12-71, com D. Eugénia M. G. Lima.
4515/C. M – Azevedo casou, em 8-12-71, com D. Maria F. Azevedo.
5072/C. FZ – Conceição casou, em 18-12-71, com D. Maria V. do Patrocínio.
943/65/Mar. CM – Cardoso casou, em 4-12-71, com D. Maria de Lurdes G. António.
901/64/Mar. FZ – Botelho casou, em 19-12-71, com D. Teresa Maria Meneses Costa.
1261/65/Mar. F – Francisco casou, em 18-12-71, com D. Jacqueline D. F. Bagrin.
338/69/1.º-gr. FZ – Silva casou, em 12-12-71, com D. Maria Eduarda L. Silva.
929/68/1.º-gr. R – Jorge casou, em 11-1-72, com D. Maria Isilda G. Cavaleiro.

PASSAGENS À RESERVA

Cap.-ten. Fernando Ventura Duarte passou à Reserva em 10-1-72, sendo licenciado.
Sarg.-aj. A – Oscar M. Abegão passou à Reserva Aa em 5-1-72.
Sarg.-aj. A – João M. Gomes passou à Reserva Aa em 31-12-71.
1.º-sarg. ACM – António S. Gonçalves passou à Reserva Aa em 24-1-72.
571/C. A – José Jacinto passou à Reserva Aa em 13-1-72.
602/C. A – Abílio J. Lourenço passou à Reserva Aa em 12-1-72.
2301/C. A – Sebastião S. Fernandes passou à Reserva Aa em 13-1-72.

FALECIMENTOS

4449/C. M – Fernando Manuel Nunes Cabido faleceu em 11-1-72.
2155/68/Mar. FZE – António Manuel Sertório faleceu em 14-1-72.
7752/Mar. CM – João Antão dos Santos faleceu em 17-1-72.

ASSIM VAI O CAMPEONATO DE FUTEBOL

Embora apenas tenha marcado 1 golo e sofrido 21, a equipa da Direcção das Construções Navais, com o seu director a capitanear o grupo, é um exemplo que importa enaltecer. De pé, da esquerda para a direita: Ribeiro da Silva, Alexandre, Reis, Pinho Almeida, Roque Martins, Cabrita e Guerreiro. De joelhos: com. Rogério Oliveira (capitão), Moreira, Leitão, Costa Martins, Balcão e Valle.

A equipa do C. S. D. M. ainda tem possibilidades de passar à fase seguinte. De pé, e da esquerda para a direita: Cabaço, Nobre, Dias, Gomes, Lopes e Rodrigues. De joelhos: Teixeira, Guedes, Nogueira, Jesus e Passos.

Tem prosseguido com animação e regularidade o Campeonato de Futebol. Damos a seguir os resultados dos jogos disputados até ao momento:

Série A

G. 2 E. A., 7-Flot. Patr., 2
C. S. D. M., 3-G. 2 E. A., 2
D. S. Abast., 1-Flot. Patr., 1
G. 1 E. A., 6-C. S. D. M., 1

Série B

Escola Naval, 1-Esc. Fuz., 2
«Sac. Cabral», 1-B. N. Lisboa, 2
«A. Albuquerque», 0-«Sac. Cabral», 3
Esc. Fuz., 8-«A. Albuquerque», 2
«Sac. Cabral», 3-Escola Naval, 2
B. N. Lisboa, 11-D. C. Navais, 0
«Sac. Cabral», 2-Esc. Fuz., 4

CLASSIFICAÇÕES

Série A

	J	V	E	D	B	P
G. 1 E. A.	3	3	–	–	11-2	6
Flot. Patrulhas	3	1	1	1	4-8	3
G. 2 E. A.	3	1	–	2	9-6	2
C. S. D. M.	3	1	–	2	4-9	2
D. S. Abastecimento	2	–	1	1	2-5	1

Lamente-se a desistência da D. S. A. N. Como se vê, o G. 1 E. A., aliás como previramos no número anterior, já está apurado para as meias-finais. A segunda equipa classificada deverá sair do duo G. 2 E. A./C. S. D. M., pois não acreditamos que os homens dos patrulhas consigam resistir à equipa das lezírias!

Série B

	J	V	E	D	B	P
B. N. de Lisboa	4	3	1	–	16-3	7
Esc. de Fuz.	4	3	–	1	15-9	6
«Sac. Cabral»	6	3	–	3	16-11	6
«Sagres»	2	2	–	–	10-1	4
«A. Albuquerque»	4	1	1	2	6-12	3
Esc. Naval	3	–	–	3	4-7	0
D. C. Navais	3	–	–	3	1-21	0

A luta nesta série está mais emotiva e três equipas têm hipóteses de se classificar: as duas invictas até agora, B. N. L. e «Sagres», e a Escola de Fuzileiros, que apenas foi derrotada pelos «manobras». De salientar que as goleadas sofridas pelas Construções Navais em nada beliscaram o seu espírito de desportivismo. Um exemplo a apontar e uma vontade firme de estar presente!

NATAÇÃO

Realiza-se no fim do mês de Abril um torneio de preparação de natação, com vista à selecção duma equipa que representará a Marinha no Campeonato Inter-Forças Armadas e a uma possível participação nos torneios internacionais do C. I. S. M., que no corrente ano se disputam no Irão, de 18 a 26 de Junho.
As competições efectuam-se na piscina da B. N. L. (25 metros) e o programa consta das seguintes provas:

– Dia 28 (6.ª-feira) às 15.00:
50 m livres, 100 m bruços, 400 m livres, 100 m costas e estafeta 4x50 m estilos.

– Dia 29 (sábado) às 9.00:
200 m estilos individual, 100 m mariposa e estafetas 4x50 m estilos e 8x25 m livres.

A organização está a cargo da D. S. E. F., sendo a inscrição dos concorrentes feita pelas respectivas unidades até 10 de Abril corrente.

P. Caeiro

PROVÉRBIOS CHINESES

O prazer de fazer bem é o único que não se gasta.

É preciso escutar as mulheres mas nunca acreditar no que elas dizem.

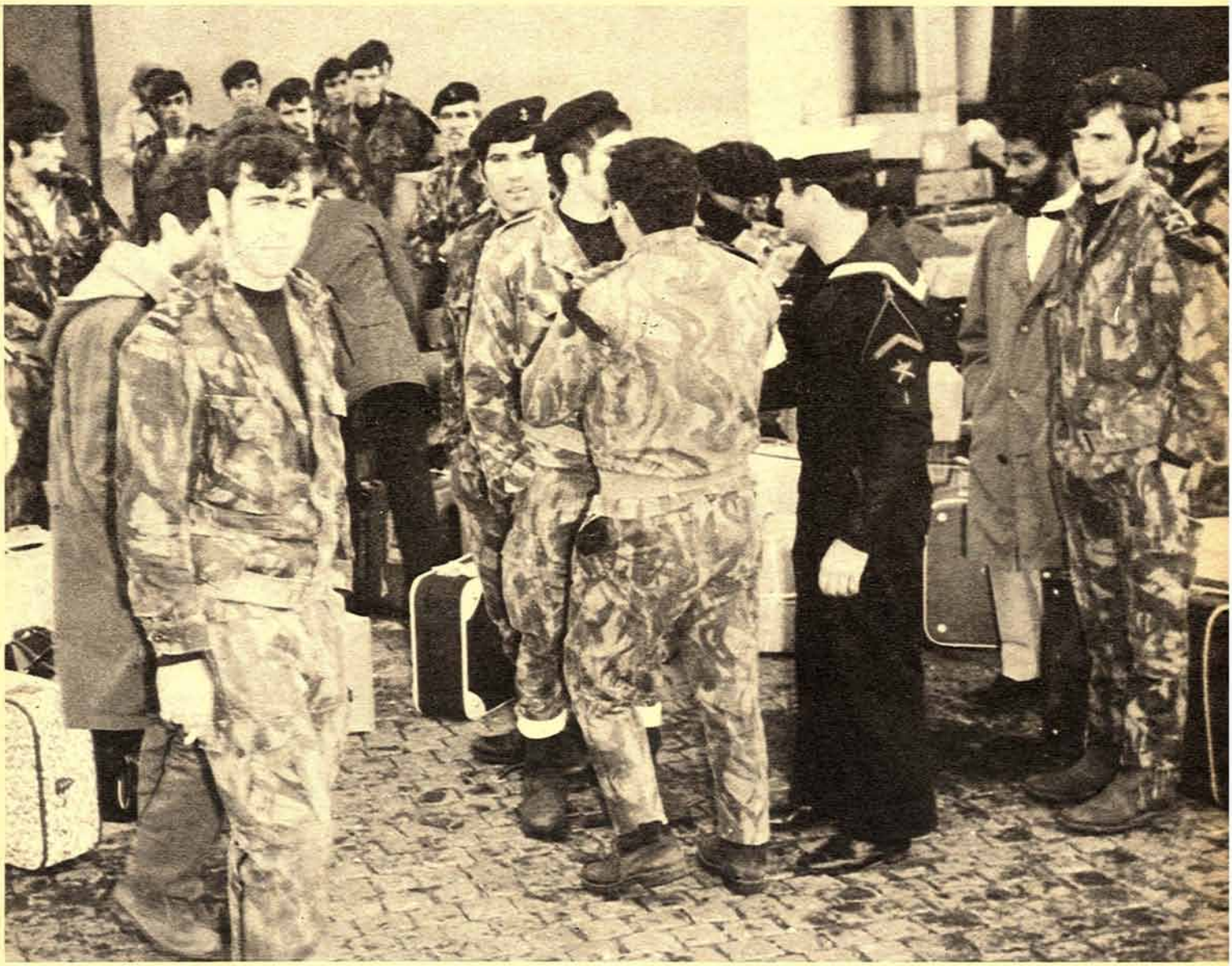
As mulheres curiosas só baixam os olhos para serem observadas.

Quando se reúnem, os homens escutam-se; as mulheres olham-se.

As torres medem-se pela sua sombra; os homens grandes pelo número de invejosos.

Os ricos encontram parentes até em países estrangeiros; os pobres nem no seio da própria família.

O DESTACAMENTO N.º 11 DE FUZILEIROS ESPECIAIS REGRESSA DO ULTRAMAR



No passado dia 4 de Fevereiro, a bordo do N/T «Infante D. Henrique», regressou a Lisboa, proveniente de Moçambique, onde realizou a sua comissão de serviço, o Destacamento n.º 11 de Fuzileiros Especiais.

Ao seu comandante, 1.º-tenente Fernando Maia, e a todos os elementos desta unidade, o capitão-de-mar-e-guerra Virgílio da Cruz apresentou saudações em nome do ministro da Marinha e do chefe do Estado-Maior da Armada.

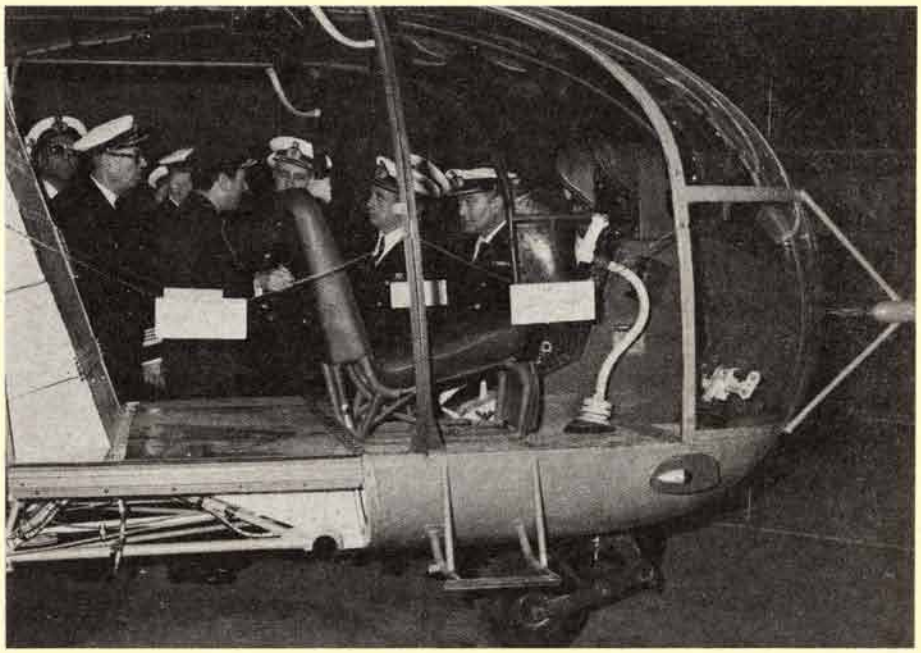
CADETES DA RESERVA MARÍTIMA JURARAM BANDEIRA NO ALFEITE

O cadete Possidónio da Silva Borba recebeu das mãos do ministro da Marinha o prémio destinado a galardoar o melhor aluno do curso.

No Grupo N.º 2 de Escolas da Armada, prestaram o seu compromisso de honra no passado dia 10 de Fevereiro 67 cadetes da Reserva Marítima que constituiam o Curso de Formação de Oficiais da Reserva Marítima de 1971/72.

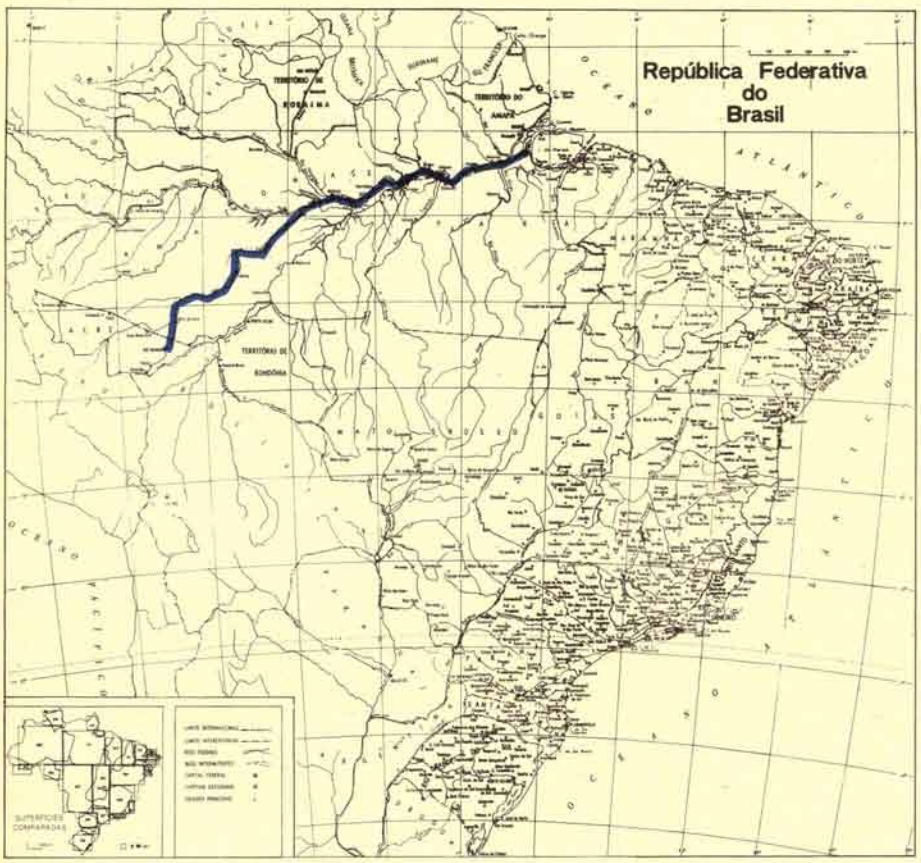
Ao acto presidiu o ministro da Marinha, estando presentes o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Ornelas e Vasconcelos; o superintendente dos Serviços do Pessoal, contra-almirante Soares Branco; o director do Serviço de Instrução, capitão-de-mar-e-guerra Rodrigues Alho; o comandante do Grupo N.º 2 de Escolas da Armada, capitão-de-mar-e-guerra Lopes de Mendonça, e todos os oficiais que prestam serviço naquele estabelecimento de ensino.

OFICIAIS ALUNOS DO INSTITUTO SUPERIOR NAVAL DE GUERRA EM VISITA A ALVERCA



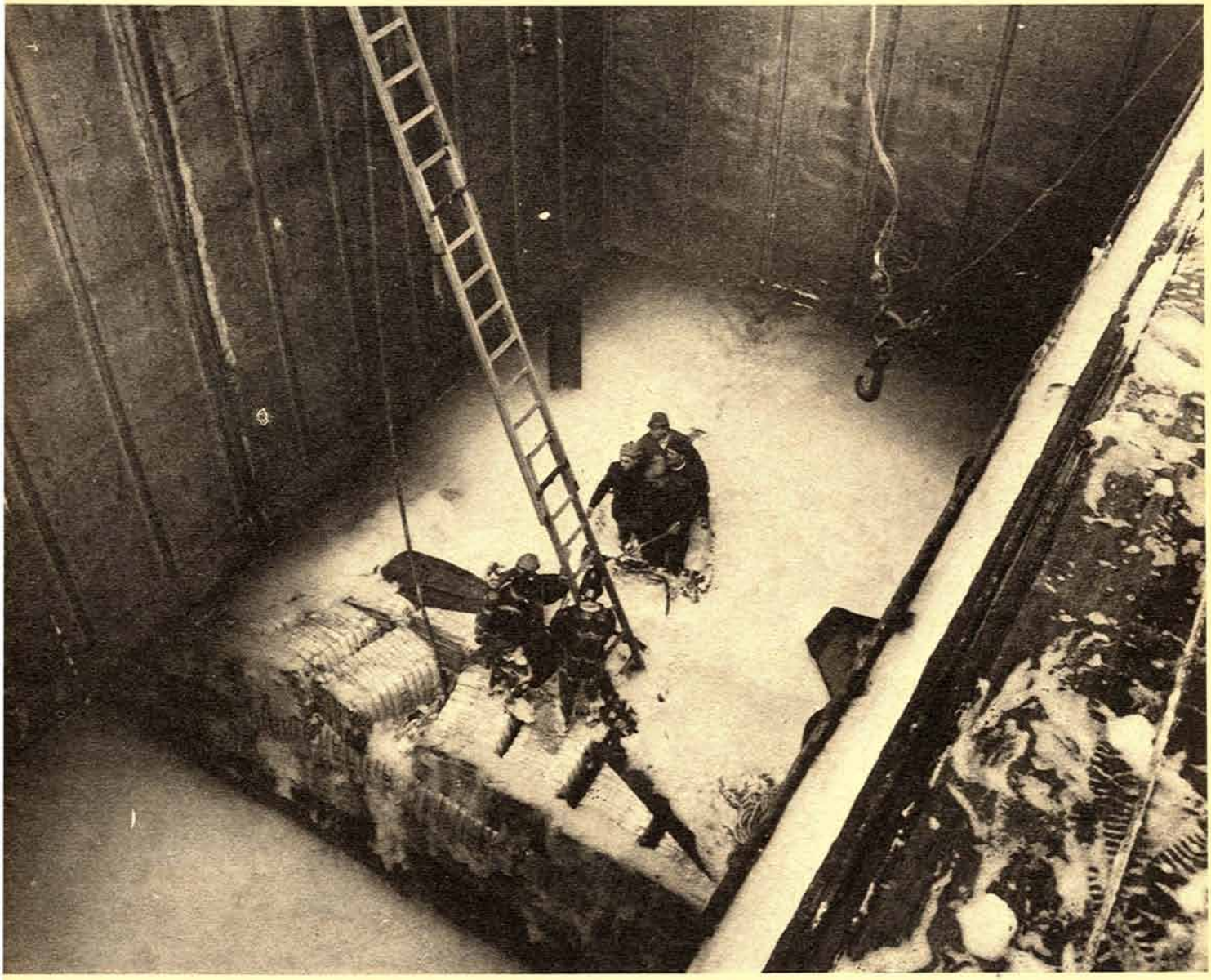
No dia 11 de Fevereiro, os oficiais que constituem o actual Curso Superior Naval de Guerra, acompanhados do subdirector do Instituto, comodoro Luciano Bastos, deslocaram-se a Alverca, em visita de estudo às Oficinas Gerais de Material Aeronáutico e ao Depósito Geral de Material da Força Aérea.

CORVETA BRASILEIRA NAVEGA 2500 MILHAS, DO OCEANO ATLÂNTICO PARA O INTERIOR DO PAÍS



Feito notável o acabado de realizar pela corveta «Baiana», do 4.º Distrito Naval, que fez a ligação entre Belém do Pará e a cidade de Rio Branco, no Estado do Acre, navegando 2500 milhas através dos rios Pará, Amazonas, Solimões, Juruá e Acre.

Despendendo treze dias para efectuar esta viagem em que apenas foi escalado o porto de Manaus, esta unidade da Marinha de Guerra brasileira tornou-se, deste modo, no primeiro navio oceânico a entrar no porto da capital do Estado do Acre, cuja população a recebeu com grandes manifestações de regozijo. O trajecto realizado pela corveta «Baiana» foi possível devido ao facto de, nesta época do ano, as águas do rio Acre acusarem grande subida de nível, ao contrário de outras ocasiões, em que chega a secar.



A ESCOLA DE LIMITAÇÃO DE AVARIAS E O ATAQUE AO INCÊNDIO DO «TIMOR»

No passado dia 12 de Fevereiro, a Escola de Limitação de Avarias foi chamada a intervir no combate ao incêndio que havia deflagrado no N/M «Timor», da Companhia Nacional de Navegação.

Sob o comando do director de instrução daquela Escola, capitão-de-fragata engenheiro maquinista naval Pina Entrudo, actuou um destacamento de emergência composto de três sargentos e dezassete praças que, isolando o porão n.º 3 e controlando o embarque de água, desmontou os ventiladores, injectando espuma de alta expansão, que impediu a propagação do incêndio a outras zonas do navio e à própria carga. Posteriormente, e já com o fogo sob controlo, procedeu-se à abertura do porão e à extinção com agulhetas de água dos numerosos focos de incêndio declarados, conseguindo-se deste modo, ao cabo de doze horas de esforço aturado, debelar completamente o incêndio.

RENDIÇÃO DA COMPANHIA N.º 2 DE FUZILEIROS

Terminada a sua comissão de serviço em Moçambique, regressou à Metrópole, em 31 de Janeiro, a Companhia N.º 2 de Fuzileiros, do comando do 1.º-tenente Silveira Pinheiro.

Foi substituída naquela província pela Companhia N.º 9 de Fuzileiros, comandada pelo 1.º-tenente Azevedo Soares.

Ambas as unidades foram transportadas em aviões dos Transportes Aéreos Militares, tendo sido a Companhia N.º 2 de Fuzileiros a primeira unidade a ser rendida utilizando este meio de transporte.

SUA EXCELÊNCIA O PRESIDENTE DA REPÚBLICA VISITA O HOSPITAL DA MARINHA

No passado dia 24 de Fevereiro, Sua Excelência o Presidente da República efectuou uma visita ao Hospital da Marinha, onde foi recebido pelo ministro da Marinha; chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Ornelas e Vasconcelos; superintendentes dos Serviços do Material e do Pessoal, contra-almirantes Santos e Silva e Soares Branco, respectivamente; director dos Serviços de Saúde, comodoro Silva Xavier; director e subdirector do Hospital, capitão-de-mar-e-guerra médico Mário Santos e capitão-de-fragata médico Álvaro Ataíde, bem como por todo o corpo clínico daquele estabelecimento hospitalar da Armada. Sua Excelência o Chefe do Estado percorreu demoradamente várias dependências, apreciando especialmente as novas instalações recentemente concluídas e visitando entre outros os serviços de radiologia, oftalmologia, salas de operações, biblioteca e quartos, inteirando-se ainda do estado de saúde de alguns doentes internados.

CONFRATERNIZAÇÃO DO RECRUTAMENTO DE 1938

Há já alguns anos que se criaram as reuniões anuais dos vários recrutamentos e alistamentos de praças da Armada. Elas têm a finalidade de concentrar o maior número possível de «Filhos da Escola» e evocar os bons momentos vividos na Marinha. Os econòmicamente débeis são dispensados do pagamento das despesas, pondo-se, assim, à prova o elevado espírito de camaradagem e profunda amizade que se vincula em todos quantos serviram a Armada.

No passado dia 13 de Fevereiro teve lugar a reunião do recrutamento de 1938. A concentração foi feita em Belém, seguindo-se uma visita ao Museu de Marinha, que percorreram vivamente interessados. Pelas 13 horas, realizou-se um almoço, presidido pelo comandante Vinagre, numa das salas da Junta Nacional de Emigração. No início foi guardado um minuto de silêncio em homenagem aos marinheiros caídos em defesa da Pátria.

Estiveram presentes cerca de quarenta «Filhos da Escola» que deram largas à sua boa disposição, não escondendo, os que agora são civis, o amor que continuam a devotar à nossa querida e gloriosa Marinha de Guerra.

(Colaboração de António Pombo, ex-mar. art.)

---

no mundo aconteceu

NA EUROPA

1 – *IRLANDA*

A violência continua a imperar no Ulster, onde a sucessão de atentados transformou o território em autêntico teatro de guerra. Uma recente explosão num restaurante causou 6 mortos e 140 feridos, o que se considera o mais sangrento ataque do I. R. A. em dois anos e meio de terrorismo urbano. Entretanto, o Governo inglês chamou a si a administração do Ulster durante um ano, nomeou um ministro de Estado para a Irlanda do Norte, dissolveu o seu Parlamento e exonerou o Governo provincial.

2 – *CHIPRE*

O arcebispo ortodoxo Makarios, presidente da República, sujeito a várias pressões do Governo grego com vista à união da ilha com a mãe-pátria (união chamada ENOSIS), foi aconselhado agora pelo sínodo (assembleia) dos bispos do seu país a demitir-se, considerando que não se coaduna o seu magistério com a função pública. O certo é ser ele o chefe reconhecido da nação cipriota e só agora o sínodo se aperceber da incompatibilidade dos cargos! O arcebispo recusou abandonar a presidência.

3 – *ITÁLIA*

O presidente Leone dissolveu o Parlamento, tendo-se iniciado a campanha para a eleição de 315 senadores e 630 deputados, que está a ser assinalada com vários actos bombistas.

4 – *FRANÇA*

Foi apreendido num barco, em Marselha, o maior carregamento de droga jamais detectado, 405 kg equivalentes a vários milhões de contos.

5 – *RÚSSIA*

O primeiro-ministro do Bangla Desh visitou Moscovo e realizou com os dirigentes soviéticos dois acordos prevendo auxílio ao seu país nos campos técnico e económico.

6 – *INGLATERRA*

Novo escândalo de espionagem abalou o país, desta vez por confissão de um tenente da Armada, que forneceu à União Soviética segredos militares «de incalculável valor».

7 – *GRÉCIA*

O coronel Papadopoulos, chefe do Governo, tornou-se regente da Grécia. Supõe-se que tenha em mente a proclamação da República, afastando definitivamente o rei Constantino, exilado em Roma há 4 anos.

8 – *MALTA*

Foi finalmente acordado com a Inglaterra o prolongamento do aluguer das bases inglesas na ilha por mais 7 anos.

9 – *ISLÂNDIA*

A partir de Setembro este país considerará a sua zona de pesca alargada a 50 milhas, renunciando unilateralmente ao acordo que há 10 anos firmara com a Inglaterra e a Alemanha Federal.

NA ÁFRICA

10 – *MALAWI*

Visitou este país o sr. Fouché, presidente da República da África do Sul.

11 – *MARROCOS*

Do julgamento dos implicados na conjura de Julho contra o rei Hassan II resultou uma condenação à morte, 107 penas de prisão e 1081 absolvições. O rei, pronunciando o discurso da coroa, anunciou a formação dum Governo de «conciliação».

12 – *EGIPTO*

O director do conhecido jornal «Al Ahram», que normalmente reflecte a opinião oficial, afirmou que os árabes não têm, nem terão em futuro próximo, suficiente poder militar para reocupar os territórios conquistados há 5 anos por Israel.

13 – *ÁFRICA DO SUL*

O secretário-geral da O.N.U., sr. Waldheim, visitou este país e o Sudoeste Africano, território que a O.N.U. tem tentado subtrair à administração de Pretória.

NO MÉDIO ORIENTE

14 – *LÍBANO*

Apesar da deliberação do Conselho de Segurança da O.N.U., a qual exigia que Israel se abstivesse de qualquer acção contra o Líbano, forças terrestres e aéreas israelitas atacaram e ocuparam território libanês durante 4 dias, tendo regressado depois ao seu país.

15 – *JORDÂNIA*

O rei Hussein apresentou uma proposta de constituição dum novo Estado árabe federado, que denominou de Reino Árabe Unido, englobando parte da Palestina ocupada e a actual Jordânia, que se diz ter sido estudada com o acordo de Israel. As reacções oficiais, israelitas e árabes, foram desfavoráveis e, sobretudo, nos círculos dos guerrilheiros palestinianos, os quais acusam Hussein de pretender agora transformá-los em meros grupos subversivos, depois de os ter atacado e dominado em território jordano durante o ano findo. A União Soviética, entretanto, aconselha os árabes a estudarem com cuidado o projecto de Hussein.

NA AMÉRICA

16 – *ESTADOS UNIDOS*

Foi lançada no espaço a nave «Pioneiro 10» que, à velocidade de 49 600 km/h (e, depois, a 70 000 km/h quando em 1973 passar a órbita de Júpiter, a 800 milhões de quilómetros da Terra), se dirigirá para além do sistema solar. Realizará experiências científicas e transporta uma placa de alumínio com uma mensagem para possíveis formas de vida inteligente porventura existentes nos espaços siderais.

Sugeriu-se na Câmara dos Representantes que o presidente Nixon fosse a Cuba depois de, em 12 de Maio, se deslocar a Moscovo. Em Cuba desmente-se que esteja prevista tal visita.

Prossegue no país a campanha eleitoral para a presidência.

17 – *CHILE*

Ainda relacionado com a questão das expropriações, o Congresso ameaçou proclamar a «ilegalidade» do Governo se este persistisse em utilizar «métodos anticonstitucionais» naquela questão. O presidente Allende, numa tentativa para solucionar o actual *impasse* político, pela obstrução sistemática das extremas políticas, suspendeu o Congresso por uma semana, enquanto no Sul do país cresce a tensão entre os empregados rurais e os proprietários. Revela-se, entretanto, que a companhia americana I.T.T. procurou impedir a tomada de posse de Allende em 1970 por meio de um golpe de Estado.

18 – *ARGENTINA*

O terrorismo e a greve geral abateram-se sobre a Argentina como meios de pressão sobre o Governo, dada a alarmante subida do custo de vida. Os membros do Gabinete e os governadores provinciais apresentaram a demissão ao presidente Lanusse. Em Madrid, por outro lado, o ex-presidente Péron, aqui exilado, teve conversações com o ex-presidente Frondizi, relativas à situação política argentina.

19 – *BRASIL*

No próximo mês de Setembro será enviada para a Antártida uma missão científica brasileira.

20 – *PERU*

As maiores inundações que o país jamais conheceu provocaram grandes estragos nas culturas e povoações do Norte.

21 – *MÉXICO*

O dr. Borland, Prémio Nobel da Paz e especialista no desenvolvimento de cereais, declarou que «a paz mundial não pode ser edificada com os estômagos vazios», aludindo ao facto de 50% da população mundial se alimentar mal e uma maior percentagem sofrer de subnutrição.

22 – *BOLÍVIA*

Anunciou-se a descoberta duma conjura dos guerrilheiros «Tupamaros» contra o presidente da República.

NA ÁSIA

23 – *CHINA*

A publicação do ambíguo comunicado final da visita de Nixon à China suscitou inúmeras controvérsias no mundo inteiro: receio de alguns por acharem que a Formosa foi abandonada; imediata abertura do Japão à reconciliação urgente com a China por se sentir ameaçado econòmicamente e regozijo de outros por confiarem que desta aproximação das duas grandes potências resultarão maiores possibilidades de paz e entendimentos mútuos e universais. A propósito, o sr. Malraux (antigo ministro francês) declarou que de há muito está estabelecido que a Formosa se tornará território chinês «de facto» logo após a morte do generalíssimo Chek.

24 – *BANGLA DESH*

Foi assinado com a Índia um tratado de paz, amizade e cooperação, válido por 25 anos.

25 – *INDOCHINA*

A guerra alastra e aumenta de violência. No Camboja, o marechal Nol, que assumiu plenos poderes, vê-se a braços com o caos total e a capital é alvo de ataques maciços. No Vietnam a batalha generaliza-se.

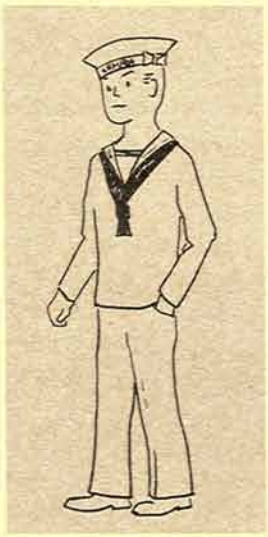
26 – *PAQUISTÃO*

Enquanto aguarda que a evolução política mundial torne propícias as conversações que pretende realizar com Rahman, o presidente Bhuto continua as depurações no país, tendo ordenado a passagem à reforma de 1200 funcionários públicos para «afastar do Governo pessoas inúteis e corruptas».

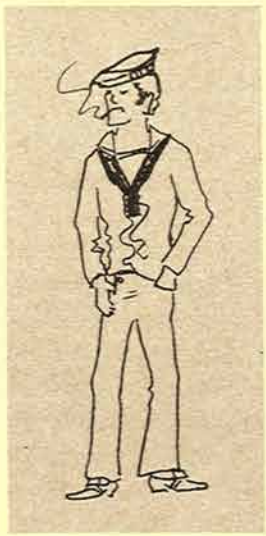
quarto de folga

Desenhos de F. Barbosa

RECRUTA



ITE



1.º GRAU

EM COMISSÃO

2.º GRAU

PALAVRAS CRUZADAS

(Passatempo n.º 7)

(Solução na pág. n.º 34)

Horizontais: 1 – Marinha militar; boleia (termo brasileiro). 2 – Nome de homem (plural). 3 – Guinada para barlavento; instrumento de carpinteiro. 4 – Prefixo que designa oposição; clima. 5 – Multiplicar por dois; colhe o pano. 6 – Sobrepõe. 7 – Multidões de povo; mercado público. 8 – São queimados pelo fogo. 9 – Aproariam a; depósito (abreviatura). 10 – Arganéus do ferro; rocada de lã. 11 – Contracção de pronome pessoal com artigo; árvore para aromatizar o vinho. 12 – Serralhos; nome de homem. 13 – Plantas medicinais; pregue. 14 – Antimeridiano. 15 – Ata; ratara.

Verticais: 1 – Atracam; admoesta. 2 – Capa sem mangas; extremos agudos das patas do ferro. 3 – Cordas de bordo; dividira ao meio. 4 – Desimpedes; abreviatura de átomo; artigo antigo. 5 – Oposto a vante; contracção de proposição e artigo. 6 – Puxa cabos; nome de letra (plural); Sua Santidade (abreviatura). 8 – Nome de letra (plural); renome; duzentos em romano. 9 – Ice qualquer coisa; artigo antigo; Pérsia. 10 – Grande quantidade; abreviatura de idem; senhora em francês. 11 – Ter tonturas; comando (figurado). 12 – Dera asas; instrumento para medir o tempo.

TESTE DE CULTURA
MÚSICA

1 – Cite o nome do regente da Orquestra Filarmónica de Lisboa.

2 – O que é o chamado Scala?

3 – Qual o autor da partitura de *O Judeu*?

4 – Quem compôs a *Rapsódia Húngara*?

Compilado por F. Bastos, 2.º gr. RM
(solução na pág. n.º 34)

PROBLEMAS PARA ENTRETER

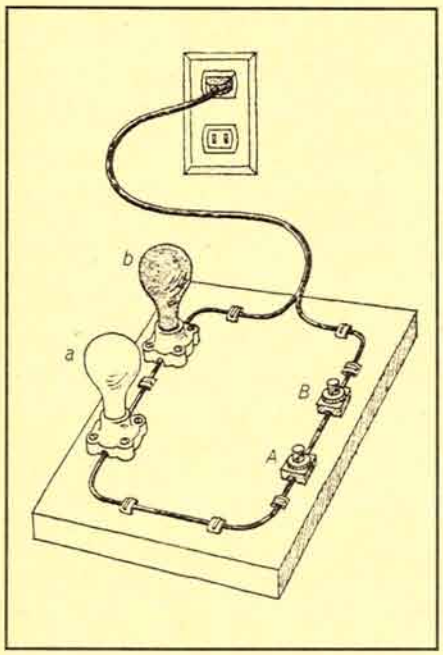
Vamos terminar a série de problemas que temos vindo a apresentar com mais os seguintes:

20.º
Atou-se um cabo à popa de um pequeno bote. Será possível para um homem que esteja de pé dentro do barco, fazê-lo andar para vante dando esticões no cabo? Poderia uma cápsula espacial ser movida no espaço interplanetário por um processo semelhante?

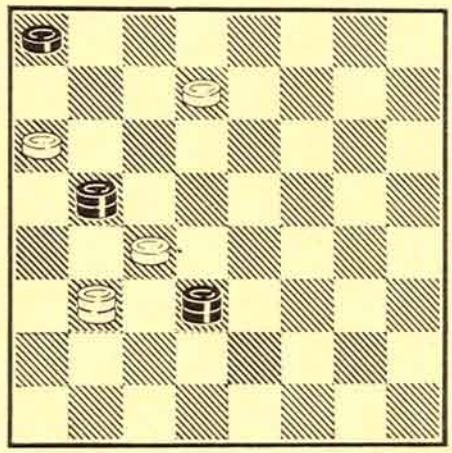
21.º
O que valerá mais: um quilo de moedas de 2$50 ou meio quilo de moedas de 5$00?

22.º
Este agora é para electricistas! Temos duas lâmpadas de 110 volts (de preferência diferentes, sendo uma transparente e outra fosca, por exemplo) e dois interruptores ligados num circuito série simples. A ficha é para ligar a qualquer tomada de corrente alterna normal. O circuito fica com o aspecto que a figura mostra. Quando os interruptores estão em «ON» acendem as duas lâmpadas. Se uma das lâmpadas for desenroscada a outra apaga também – como aliás seria de esperar. Quando ambos os interruptores estão em «OFF» ambas as lâmpadas se apagam.
Mas – e aqui é que está o segredo – quando o interruptor A está em «ON» e o B em «OFF» só acende a lâmpada A. E quando o interruptor B está em «ON» e o A em «OFF» só acende a lâmpada B. Em resumo, cada interruptor controla independentemente a lâmpada que lhe corresponde. Mais inexplicável ainda é o facto de, mesmo trocando entre si as lâmpadas, o interruptor A continuar a comandar a lâmpada A e o interruptor B a lâmpada B. Nada está escondido na placa de madeira em que estão montados os interruptores, ligações e suportes das lâmpadas. Qual é o segredo de construção de um tal circuito?

O. Lemos



DAMAS



Jogam as brancas e ganham,

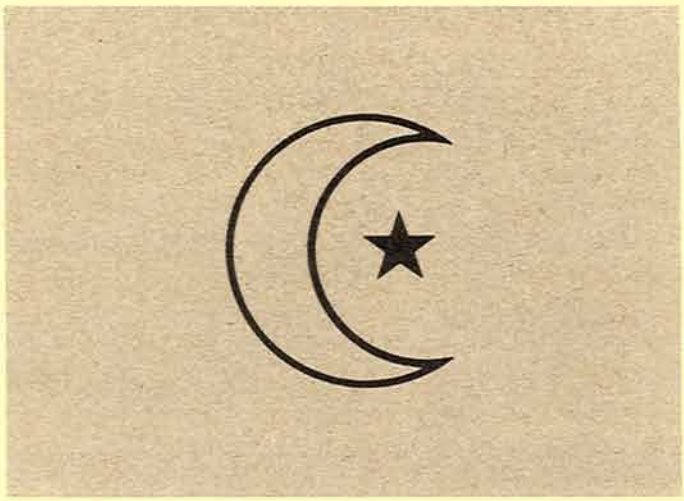
(Solução na pág. n.º 34)

PROVÉRBIO CHINÊS

Não se devem empregar aqueles de quem se suspeita nem suspeitar daqueles que se empregam.

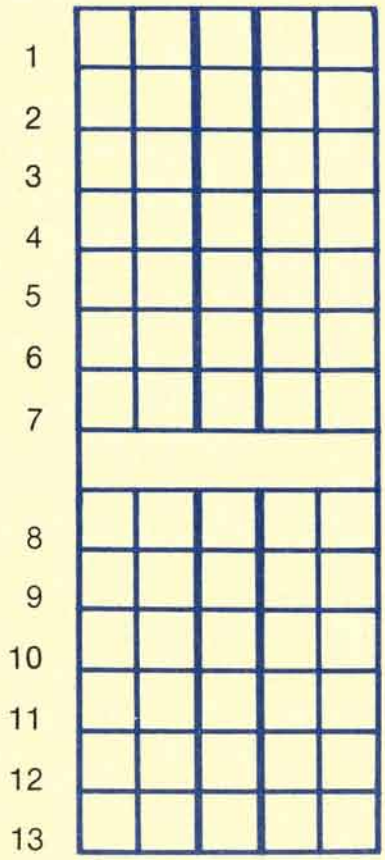
CONCURSO N.º 7

Sorteio de um prémio entre as respostas certas



As bandeiras dos países árabes, usam, de uma forma geral, os motivos acima representados.
Sob o ponto de vista astronómico, qual o erro?

PILHA DE PALAVRAS



1 – Armadura completa dos antigos guerreiros
2 – Admoesta
3 – Baús
4 – Neste momento
5 – Classes
6 – Terra lavrada
7 – Mau uso
8 – Arquear
9 – Cheiro
10 – Fruto
11 – Cidade de França
12 – Encontrar
13 – Fruto

Depois de resolvido este passatempo, na coluna central o leitor encontrará o nome do comandante da nau «Bérrio», que fazia parte da esquadrilha com que Vasco da Gama descobriu o caminho marítimo para a Índia. Este passatempo apresenta a particularidade de as palavras se iniciarem pela vogal «A».

(Solução nesta pág.)

SOLUÇÕES

PALAVRAS CRUZADAS

Horizontais: 1 – Armada; garoa. 2 – Elois; 3 – Orçada; serra. 4 – Ab; ar. 5 – Dobrar; ferra. 6 – Apõe; 7 – Massas; feira. 8 – Ardem. 9 – Rumariam; Dp. 10 – Anetes: armeu. 11 – Lha; aal. 12 – Harens; Cid. 13 – Asaros; crave. 14 – Am. 15 – Amarra; roera.

Verticais: 1 – Abordam; ralha; 2 – Opa; unhas. 3 – Cabos; meara; 4 – Abres; AT; er. 5 – Ré; no. 6 – Ala; is; SS. 8 – Ges; fama; CC. 9 – Ale; er; Irão. 10 – Ror; id; madame. 11 – Oirar; redea. 12 – Asara; ampulheta.

TESTE DE CULTURA
MÚSICA

1 – Maestro Manuel Ivo Cruz
2 – Teatro da Ópera de Milão
3 – António Victorino de Ameida
4 – Liszt

PROBLEMAS PARA ENTRETER

17.º – Nenhum pássaro poderá voar na Lua porque a Lua não tem atmosfera e não haverá sustentação.

18.º – O aquário sofre um aumento de peso igual ao peso do líquido deslocado pelo peixe quando mergulhado.

19.º – Puxando para trás o pedal que está em baixo pareceria, à primeira vista, que a bicicleta andaria para a frente porque é isso que acontece quando alguém que a monte actua no pedal dessa maneira. Porém, como os travões não estão aplicados, a bicicleta poderá recuar e é isso mesmo que acontece porque o grande tamanho das rodas e a pequena relação de transmissão entre a roda pedaleira e a roda dentada de impulso é tal que possibilita isso. O pedal também se desloca para trás em relação ao terreno embora se mova para diante em relação à bicicleta. Quando ultrapassa a posição horizontal, actua em «roda livre» e a bicicleta pára até que o pedal atinja a posição horizontal simétrica. A partir daqui a bicicleta voltará a recuar se se continuar a puxar. Quem não acreditar, só tem uma solução – experimentar...

DAMAS

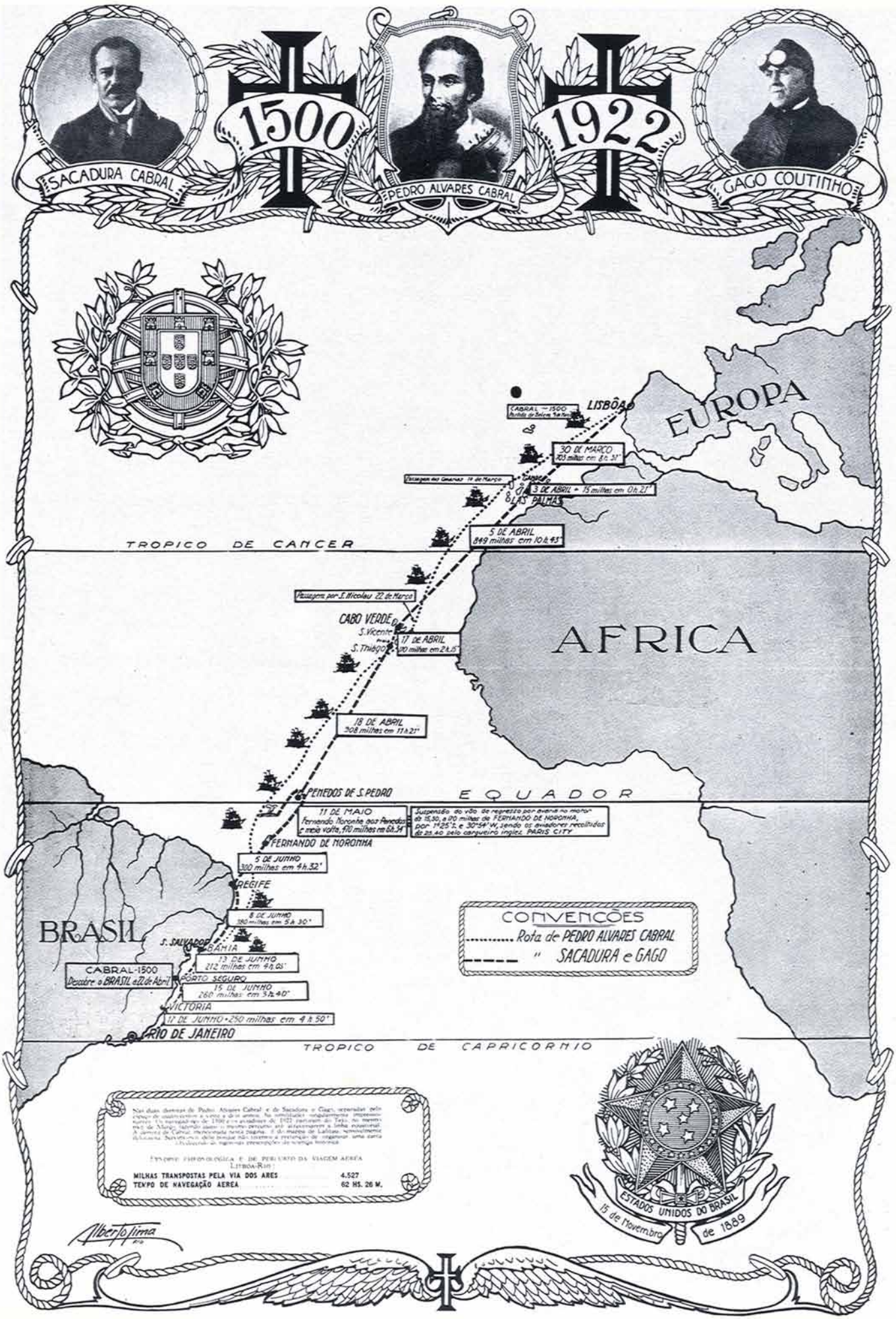
1.º-b3 – a4 ..... b5 – c6
2.º-d7 – C8D ..... d3 x b5
3.º-c8 – b7 – e ganham

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 6

Com a finalidade de possibilitar que o pessoal em serviço no Ultramar possa enviar a tempo as repostas aos concursos, dado que a Revista chega a certas localidades com natural atraso, de futuro, as soluções e os nomes dos vencedores de cada concurso serão publicados dois números depois do da publicação do respectivo concurso.

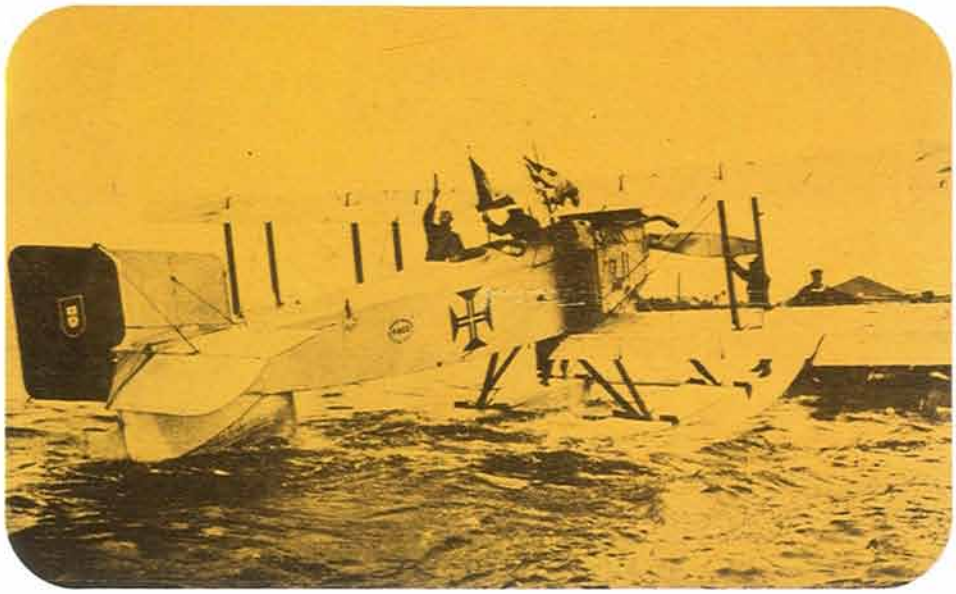
PILHA DE PALAVRAS

1 – Arnés. 2 – Avisa. 3 – Arcas. 4 – Agora. 5 – Aulas. 6 – Arada. 7 – Abuso. 8 – Arcar. 9 – Aroma. 10 – Avelã. 11 – Arles. 12 – Achar. 13 – Amora. (NICOLAU COELHO)


1500
1922
SACADURA CABRAL
PEDRO ALVARES CABRAL
GAGO COUTINHO
EUROPA
AFRICA
BRASIL
LISBÔA
CABRAL — 1500
Partida de Belem 9 h. 15 m.
30 DE MARÇO
705 milhas em 8 h. 21'
Passagem das Canarias 31 de Março
3 DE ABRIL - 75 milhas em 0 h. 21'
LAS PALMAS
5 DE ABRIL
849 milhas em 10 h. 43'
TROPICO DE CANCER
Passagem por S. Nicolau 22 de Março
CABO VERDE
S. Vicente
S. Thiago
17 DE ABRIL
720 milhas em 24 h. 15'
18 DE ABRIL
308 milhas em 11 h. 21'
PENEDOS DE S. PEDRO
EQUADOR
11 DE MAIO
Fernando Noronha aos Penedos
e nesta volta, 610 milhas em 6 h. 34'
Suspensão do vôo de regresso por avaria no motor
ás 15.30, a 190 milhas de FERNANDO DE NORONHA,
por 1°25'S. e 30°54'W, sendo os aviadores recolhidos
ás 23.40 pelo cargueiro inglez PARIS CITY
FERNANDO DE NORONHA
5 DE JUNHO
300 milhas em 4 h. 32'
RECIFE
8 DE JUNHO
380 milhas em 5 h. 30'
S. SALVADOR BAHIA
13 DE JUNHO
212 milhas em 4 h. 05'
CABRAL-1500
Descobre o BRASIL a 22 de Abril
PORTO SEGURO
15 DE JUNHO
260 milhas em 3 h. 40'
VICTORIA
17 DE JUNHO - 250 milhas em 4 h. 50'
RIO DE JANEIRO
TROPICO DE CAPRICORNIO
CONVENÇÕES
Rota de PEDRO ALVARES CABRAL
" SACADURA e GAGO
ESTADOS UNIDOS DO BRASIL
15 de Novembro de 1889
MILHAS TRANSPOSTAS PELA VIA DOS ARES 4.527
TEMPO DE NAVEGAÇÃO AEREA 62 HS. 26 M.

(Extraído do n.º 36 de 2 de Setembro de 1922 da Revista da Semana editada no Rio de Janeiro)

Lisboa
Torre de Belém
Local da partida



1.ª Travessia Aérea
do Atlântico Sul

Rio de Janeiro
Baía da Guanabara
Local da chegada